الجمهورية العربية السورية

جامعة دمشق

كلية الهندسة المعمارية

قسم تخطيط المدن والبيئة

"محاور التنمية العمرانية بين المفهوم والتطبيق"

/ ظاهرة المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا) /

رسالة أعدت لنيل درجة الماجستير

في الهندسة المعمارية - قسم تخطيط المدن والبيئة

إعداد:

م.هبة فاروق القباني

المشرف العلمي:

د.م.عماد المصري

دمشق / تشرين أول / ٢٠١٠م.

SYRIAN ARAB REPUBLIC

DAMASCUS UNIVERSITY

FACULITY OF ARCHITECTURE

Department of Urban Planning and Environment

"Urban Development Corridors: Concept and Implementation"

/ Case Study: Southern Corridor (Damascus – Dara' Highway) /

Thesis Prepared aiming to obtain the Master Degree in Urban Planning and Environment Department.

Prepared by:

Arch. Hiba. F. Al Kabbani

Supervised by:

Assis. Prof. Imad Al Masri

Dep. of Urban Planning and Environment

Damascus \ October \ 2010

كلمة شكر:

أتوجه بجزيل الشكر وأسمى آيات التقدير والمحبة إلى كل من وقف بجانبي وأعانني وذلل لي صعوبات الطريق العلمي.

وأتوجه بالشكر الجزيل إلى إدارة كلية الهندسة المعمارية في جامعة دمشق ممثلة بالسيد عميد الكلية / د.بيير نانو.

كما أتوجه بالشكر الكبير جداً للسيد د.يسار عابدين، رئيس قسم التخطيط والبيئة في كلية الهندسة المعمارية لما وجدته من فائق الرعاية والاحترام واحتضان للبحث العلمي والباحثين.

وأتوجه بالشكر للمشرف العلمي، د.عماد المصري لما قدمه لي من مساعدة ورعاية وتذليل للصعوبات بهدف إبراز هذا البحث إلى حيز الوجود، والى متابعته العلمية والمستمرة لي وعدم التردد في إعطاء أي شيء من شأنه أن يغني البحث والباحث ويحسّن من أداؤه.

كما أتوجه بالشكر لأعضاء لجنة التحكيم ممثلة بالسيد رئيس اللجنة لجهودهم المبذولة في الإشراف على البحث.

ولن أنسى في ديوان شكري المعلم الكبير لنا وذكراه الطيبة والذي أرجو من الله أن يتغمده برحمته، م.نزيه كواكبي..لن تغيب عن ذاكرتنا أبداً.

وأخيراً، أتوجه بالشكر الجزيل إلى كل الإداريين والفنيين والمهندسين في جميع الجهات الرسمية وغير الرسمية، الحكومية والدولية، الذين أتاحوا لي فرصة مشاركتهم في المعلومات والخبرات، وأخص بالشكر كل من محافظة دمشق ومحافظة ريف دمشق ووزارة الإدارة المحلية ومديرية التخطيط العمراني وهيئة الاستشعار عن بعد ومحافظة درعا وشركة الدراسات وكلاً من MAM - GTZ - JICA والتيركون وجميع المهندسين والاستشاريين.

كما أخص الشكر الأكبر إلى كل مدرائي وزملائي في العمل لمساعدتهم لي طوال فترة دراسة البحث العلمي وتفهمهم ورعايتهم وأخص بالشكر السيد مدير المدينة القديمة، م. أمجد الرز، والسيد رئيس دائرة الدراسات والتوثيق، م. نعيم زابيطة.

شكر خاص جداً مليء بدموع الحزن والصبر لآل المصري جميعاً، لمساعدتهم الكريمة لي، وأتمنى أن يتغمد الله روح فقيدتنا الغالية برحمته.....

شكري الكبير جداً لكم أصدقائي..لكم أحبائي...لكم رفقاء دربي...كنتم معي ولن أنسى أجمل اللحظات وأغلى الأصدقاء..شكراً.

إهداء:

إلى من أحمل رسالته واخلفه في أرضه....

وعجلت إليك ربي لترضى

إلى روح المصطفى صلى الله عليه وسلم

معلمي ونبيّ الكريم.

إلى أرواح أنبل من في الأرض والسماء

شهدائك غزة وفلسطين

إلى المعلم الأول الذي علمني أولى أبجديات الحياة

إليكِ أمي

إلى حبيبي وصديقي ونور دربي

إليك أبي

إلى شمعات دربي... أخواتي

مايا والآء

إلى من كنت أتمنى وجوده بجانبي

....

إلى من علمني أولى أبجديات العمارة

خالي العزيز...م.شفيق عياش

إلى روحك الطاهرة يا من قمت بخدمة الوطن بعينيك وقلبك... رحمك الله

خالي العزيز...م. خليل عياش

إلى كل أصدقائي ومن كان بجانبي.... كلماتي شاكرة لكم من القلب

سبأ – رهف – ريم - ميسون – ريما – عائشة – أصالة

سعد – أنس – محمد

شكراً للجميع

ملخص البحث:

لا يختلف الجميع على أن ظاهرة التغير هي حقيقة في كل المجتمعات وتختلف من مجتمع لآخر من حيث الشكل والمضمون ودرجة السرعة، ولقد كان للتقدم التكنولوجي وتعدد وسائل الاتصالات الحديثة أثر كبير في إحداث تغييرات اجتماعية لم يقف مداها عند مجتمع معين فحسب بل شمل جميع المجتمعات الإنسانية.

يقول آرثر لويس "إن السؤال الذي يواجهنا اليوم ليس هل نخطط ؟ وإنما كيف نخطط ؟" ومعنى هذا أن التخطيط أصبح حقيقة واقعة ومستوى من مستويات التفكير الأساسية وأداة جوهرية من أدوات التطبيق، وهو فلسفة عصرنا وطابعه، ولذلك يوصف عالم اليوم **"بعالم التخطيط"**.

واليوم ونتيجة لتطور المدن وتعدد مكوناتها أصبح يرى أن تخطيط المدن أو ما يمكن أن ينظر إليه بشكل أوسع التخطيط العمراني يشمل العمران بجميع التخصصات ذات العلاقة بعمارة الأرض والإنسان معاً بشكل متكامل ومتوازن، والتأكيد على أن الاهتمام بجانب دون الآخر يضر بتحقيق التوازن بينهم، ولهذا فإن التخطيط العمراني ينطلق من عدة مستويات مختلفة (وطني، إقليمي، محلي وتفصيلي)، ومسؤوليات تشمل: (وضع الرؤية التنموية واتخاذ القرار وتنفيذه)، بالإضافة إلى عدة تخصصات تشمل مختلف المداخلات التنموية؛ مثل التخطيط الاجتماعي، الاقتصادي، البيئي، والأبعاد الأمنية والتنموية وغيرها الكثير.

فالتخطيط اليوم هو أسلوب علمي ومنظم لمجموعة من الإجراءات المرحلية المتسلسلة حيث يستند على استشراف المستقبل ورسم صورة واضحة لما سيكون عليه.

وإن الإنسان المسئول وبيئته الجيدة هما الطرفان المعنيان في التنمية العمرانية الهادفة وهما العنصران الأساسيان لبناء تنموي واعد فالإنسان إما يكون عنصر بناء إيجابي أو معول هدم.

وتعتبر التنمية اليوم معياراً لحضارة الدول، ومقياس المدنية والعمران لدى الأمم والشعوب، **وسبيل التنمية الوحيد هو التخطيط.** وإذا كان التخلف ظاهرة تصيب بعض المجتمعات البشرية، فان التنمية عملية تجري لمواجهة تلك الظاهرة وعلاجها، أما التخطيط فهو أسلوب يتم بمقتضاه التحكم بمجريات هذه العملية وضبطها. وبتعبير آخر فان التخطيط ضبط لعملية التنمية. وإن علاقة التنمية بالتخطيط، هي علاقة الهدف بأسلوب تحقيقه، **فالتخطيط هو أفضل وسائل تحقيق التنمية.**

وغالباً ما يتم تحديد الشكل الطبيعي للمدينة من خلال أساليب التطور العمراني وسياسات التنمية العمرانية فيها، ولكن لن ننسى أن **النمو الديناميكي** للحركة العمرانية **والتطور التاريخي** للنهضة العمرانية بالمدينة هما الأساس في تحديد شكل مدينة الإقليم خاصة إذا كانت مدينة لها تاريخ حضاري وثقافي واجتماعي مهم كمدينة دمشق. فالقسم الأكبر من هذا التطور العمراني السكني والصناعي قام على حساب القاعدة الاقتصادية الأساسية لدمشق وهي الغوطة، مما أدى إلى تدهورها وتدهور القاعدة الاقتصادية لها وبالتالي تدهور إحدى أهم أسس التطور العمراني.

إن التوسع الحضري في الدول المتقدمة كان وما زال نتيجة تزايد الأنشطة الاقتصادية اللازمة كعنصر لجذب السكان. أما في الدول النامية فإن إزدياد حجم المدن كان نتيجة عدة عوامل متشابكة تمثلت في عوامل جذب نتيجة توفر فرص العمل وظروف أفضل للحياة وعوامل طرد ريفية سعياً وراء العمل، وكانت عوامل الطرد أكبر من قدرة هذه المدن على الاستيعاب وبالتالي بدأت تتحول هذه المدن الكبيرة من مراكز أساسية للنمو والتنمية إلى مواقع تستنزف جهد المجتمع لحل مشاكلها.

مقدمة:

أصبح اليوم النمو السكاني الكبير في المدن وتضخمها السمة الرئيسية التي تميز توزيع سكان العالم في العصر الحديث، خاصة بعد تزايد نمو أحجام المدن بسرعة فائقة وما صاحبهما من تطور لحركة النقل والصناعة، مما أدى إلى الزيادة الكبيرة في عدد السكان الحضر في المدن.

ومن الأهمية بمكان ما إظهار اتجاهات النمو السكاني في المدن، وذلك لما للنمو السكاني من تأثير على النظام الحضري عامةً وعلى المدن نفسها بشكل خاص. فالنمو الحضري السريع والتوسع الكبير للمراكز الحضرية وما واكبه من **تنمية عمرانية** غير متوازنة بالإضافة إلى الانخفاض المستمر في أعداد السكان القاطنين في الريف نتيجة لعامل الهجرة نحو المدن، كل هذه العوامل مجتمعة أدت إلى الضغط على (الموارد الطبيعية والمشروعات التنموية)، وخاصة أن هناك ارتباطاً بين حجم المدينة ونوعية الحياة. فالنمو السكاني في المناطق الحضرية لا يعني في كل الأحوال نمو الدخل وتطور الخدمات الاجتماعية وارتفاع مستويات الرفاهية.

إن التقدم الصناعي والفني وعدم اختيار المواقع المثلى لتوطن الأنشطة الاقتصادية (بصفة خاصة الأنشطة الصناعية)، أدى إلى تضخم المدن الكبرى وارتفاع معدلات التحضر، وزيادة هجرة السكان من الريف إلى الحضر، وزيادة الفوارق بين المناطق المختلفة للدولة مما نتج عنه العديد من المشاكل.

وتتنوع سمات التنمية العمرانية وتتعدد في الجمهورية العربية السورية كما في معظم بلدان العالم النامي، ويمثل العمران نموذجاً مجسماً للنظام الاجتماعي والاقتصادي السائد في أي بقعة من بقاع العالم لأن العمران محصلة لعدة عوامل ومن الصعب التعامل معه بشكل فعال من خلال قرارات جزئية غير نابعة من **سياسة عمرانية واضحة الأهداف** على صعيد الدولة كله ولتشكل مبادئ هذه السياسة مع المخططات الإقليمية الأطر اللازمة من أجل إعداد المخططات الحضرية والريفية المختلفة والخطط والبرامج التنفيذية للإدارات المعنية.

وتعاني المحافظات السورية اليوم من نقص نسبي في مختلف الأنشطة والخدمات والمرافق العامة، في حين تتكدس هذه الأنشطة والخدمات في المناطق الحضرية نتيجة لما تتمتع به من مزايا مكنتها من زيادة تأثيرها على المناطق التي حولها وزاد من الفوارق بين المحافظات، وبذلك استقطبت هذه المناطق **التنمية** وتسلطت على باقي أجزاء الحيز نتيجة **لعدم توازن التنمية** بين أجزاء الدولة، مما أفقد المناطق الريفية عوامل نموها وساعد على استمرار تخلفها.

ومع استمرار نمو المدن ازدادت الحاجة إلى تطورها سواء على شكل توسعات عشوائية أو تنظيمية، محيطية أو محورية، ولكن يجب أن يكمن الهدف في **ضبط هذه التوسعات ضمن خطط وطنية شاملة** تضع نصب أعينها **"التنمية المستدامة"** كهدف لهذه التجمعات العمرانية في جميع مجالاتها، والتي ستضمن استمرارها والحفاظ على توازنها ومواردها أيضاً.

أ - إشكالية البحث:

- **التناقض بين المفهوم النظري وواقع التطبيق العملي في الظواهر العمرانية وظاهرة المحور الجنوبي:**

يدرس هذا البحث التناقض حول المفهوم النظري وواقع التطبيق العملي له، وما هو نوع هذا التناقض الذي يحصل في كلا منهما وما بينهما، فلماذا يكون المفهوم دائماً مدركاً ومتفقاً عليه وحقيقة لا يختلف عليها الكثيرون، ولكن عند وجود التطبيق الحقيقي والصحيح فإننا نجد الاختلاف والتناقض ما بين هذا المفهوم وتطبيقه على أرض الواقع.

- **مفهوم سياسة محاور التنمية العمرانية:**

وتكمن في عدم وجود تطبيق واضح وحقيقي لهذه السياسة العمرانية اليوم وخاصة ضمن إقليم دمشق.

- **الواقع التنموي للمحور الجنوبي اليوم:**

حيث يطرح إشكالية التساؤل فيما إذا كان المحور الجنوبي اليوم هو محور تنمية أو محور عمراني، وفيما إذا كان جزء من حلول تخفيف الضغط والعبء عن إقليم المدينة أو يساهم في زيادة هذا العبء ويعيق التنمية فيها

- **غياب الدراسات الإقليمية الشاملة عن الحلول المقترحة والمطروحة:**

معظم الحلول المطروحة أو المقترحة ينقصها الإطار التطبيقي على مستوى الإقليم، وعدم التأكيد في هذه الحلول المقترحة على التكامل ما بين الحلول العامة والحلول الخاصة بكل منطقة.

- **عدم وجود (مصور تنظيمي عام) يخدم حاجات سكان الإقليم في الزمن الحالي:**

فالمخطط المصدق الوحيد هو مخطط من عام ١٩٦٨م (ايكوشار)، وهو يراعي أهداف السكان وحاجاتهم حتى الثمانينات من القرن العشرين، ولم يتم إلى الآن تصديق مصور عام جديد ولا وضع تعريف نهائي لحدود إقليم دمشق الكبرى أو حتى توفر مخططات توضح الحدود الإدارية للإقليم.

ب - هدف البحث:

يهدف البحث إلى دراسة **سياسة محاور التنمية العمرانية، بين مفهوم هذه السياسة وواقع التطبيق الحقيقي لها على الواقع،** ومابين المفهوم والتطبيق تنحصر المعالجة لمعرفة الخلل في التطبيق، بالإضافة إلى الدراسة النقدية للواقع التنموي للمحور الجنوبي كحالة دراسية، والتوصل بالتالي إلى نتيجة واقع هذه الظاهرة (المحور الجنوبي) اليوم من **"مفهوم سياسة محاور التنمية".**

ج - أهمية البحث:

يعتبر **المحور الجنوبي** اليوم **ظاهرة عمرانية** فرضت نفسها على الواقع الذي نعيشه بكل تفاصيله (العمرانية، المرورية، الخدمية والبيئية)، دونما تخطيط مسبق أو حتى تنظيم مدروس، فالمحور اليوم في تطور مستمر، ولكن هذا التطور الذي يشهده هو تطور ينقصه الكثير من الرؤى والخطط والسياسات التي تضبط هذا التطور ضمن إطار النمو العمراني المستدام، وضمن خطة إقليمية مستدامة هي جزء من منهجية وطنية شاملة. ومعرفة ماضيه وحاضره والمستقبل المتوقع له، وما هي الأسباب التي كان لها الأثر في توقف الدراسات الخاصة به، بالرغم من كونه يوازي بأهميته العمرانية والمرورية والتخديمية المحور الشمالي - والذي أنجز التنظيم العمراني له - إن لم يكن أهم.

- **أهمية علمية**

تعتبر التنمية اليوم معياراً لحضارة الدول ومقياساً للمدنية والعمران لدى الأمم والشعوب، وسبيل التنمية الوحيد هو التخطيط، وإن التخطيط هو ضبط لعملية التنمية التي تسعى لمجابهة ظاهرة التخلف.

ومن هنا جاءت أهمية البحث، فالتنمية العمرانية عمل سهل التحقيق **نظرياً** إلا انه صعب المنال إذا حاولنا تطبيقه **عملياً** بأي شكل كان لينال القبول على أرض الواقع، وذلك لأنه سيصطدم بأكثر من عائق.

- **أهمية عملية تطبيقية**

هناك عدة أسباب لاختيار المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا) كظاهرة يتم فيها بحث الاختلاف بين المفهوم والتطبيق. فهو يعتبر أهم محور عمراني في الأقاليم السورية، حيث أنه المحور الذي يبدأ من حلب إلى درعا مروراً بدمشق، وبوابة سورية الجنوبية. وإن أول توسع شهدته دمشق خارج أسوارها كان باتجاه شمال (قاسيون) – جنوب (الميدان). ولم يكن التوسع الشمالي باتجاه مراكز المدن الشمالية. واقتراح المحور **كمحور تنمية** من قبل العديد من الجهات المحلية والدولية. ودراسة مدى نجاح هذه السياسة بين واقع المفهوم وواقع التطبيق. بالإضافة إلى اعتباره واحد من أهم محورين في دمشق اليوم هما؛ المحور الشمالي والمحور الجنوبي.

- **أهمية إقليمية تخطيطية**

وبالرغم من وجود الدراسات القليلة عن هذه الظاهرة، والتي هي مجرد دراسات على مستوى تصميم عمراني دونما اعتبار للمستوى الإقليمي الشامل، وبالرغم من توقف هذه الدراسات دونما سابق إنذار لتترك أمام هذا الواقع سلسلة من المشاكل العمرانية والخدمية والسكانية بين أيدي أصحاب القرار، إلا انه أصبح واقع اليوم أمراً يجب التوقف عنده وتسليط الضوء فيه على هذه الظاهرة التي أصبح فيها المفهوم يخالف التطبيق، ويخالف الواقع الموجود، كل هذه الأمور أوجبت الرغبة في دراسة هذه الظاهرة بمفهومها الحقيقي والأصلي والمفهوم المثالي والمدروس.

وتأتي **أهمية مثل هذه الدراسات التخطيطية** في أن معظم أقطار الوطن العربي تشكو من **عدم وجود سياسة للتخطيط الإقليمي والعمراني** على صعيد مجمل القطر، أو على صعيد أقاليمه، والذي يمكن معه إعداد مخططات **تنظيمية عمرانية تنموية** ناجحة، والوصول إلى الاستفادة الأمثل للموارد المتاحة (طبيعية وبشرية) وسنعرض جوانب من دراسات الإستراتيجية العمرانية في التنمية والتحضر في عدد من الدول العالمية، بالإضافة إلى تسليط الضوء على تطبيق (مفهوم سياسة محاور التنمية العمرانية) في الدول.

د - تساؤلات البحث:

يفرض البحث من خلال موضوعه تساؤلات كثيرة، لا تجد في واقع هذه الظاهرة لها إجابة سوى أنها فرضت نفسها نتيجة غياب الدراسات الإقليمية، ولكن لا بد من طرح التساؤلات المهمة التالية، والتي تتمحور حول هدف وأهمية البحث، منها:

- ما هو مفهوم سياسة محاور التنمية العمرانية؟ وأين يقع المحور الجنوبي من مفهوم هذه السياسة اليوم؟
- ما هو مفهوم (محور التنمية)؟
- لماذا تكون التنمية – في بعض الأحيان- على المحاور (الكوريدورات)؟ وهل هناك بدائل أخرى؟
- كيف كانت اتجاهات التوسع لمدينة دمشق؟ وما هي الاتجاهات المستقبلية المتوقعة؛هل هي محورية أم محيطية عشوائية؟
- وما هي الرؤية الحقيقية تجاه المحور الجنوبي اليوم والرؤية المستقبلية المتوقعة له غداً؟
- وأين تكمن أهمية المحور الجنوبي؟
- ما هو تأثير نمو المحور وتطوره على نمو المدينة والحركة التخديمية اليومية فيها؟
- ما هي التطلعات المستقبلية للنهوض بالواقع التنموي في إقليم دمشق؟ وما هي التحديات التي تواجه هذا الواقع؟
- وهل يتناسب واقع المحور الجنوبي مع متطلبات الخطط التنموية الحالية والمستقبلية؟
- هل الإستراتيجية والسياسات المتبعة لهذا المحور تكفي لإنهاء دراسته كمحور إقليمي؟
- ما هي أسباب توقف وتعثر مشروع "مدخل دمشق الجنوبي" مرات عديدة وتأخر تنفيذ هذه الدراسات على المحور؟
- **وأخيراً**، هل يمكن أن نسمي محور (دمشق – درعا) اليوم **محور تنمية عمراني؟**

كل هذه الأسئلة مجتمعة وغيرها سيتم معالجتها وطرحها للنقاش في البحث...

ه - مجالات البحث:

- **المجال الزمني للبحث:**

بما أن البحث هو دراسة علمية تطبيقية يستند فيها على دراسة الواقع بكافة جوانبه وتحليل المعطيات والبيانات والمعلومات وإعادة تركيبها فلابد أن يأخذ بعداً زمنياً كافياً، (من ثلاثينات القرن الماضي إلى الوقت الحاضر / القرن الواحد والعشرون/) ودراسة التصورات المستقبلية للأمدين التخطيطيين القريب ٢٠٢٠م والبعيد ٢٠٥٠م.

- **المجال المكاني للبحث:**

يأخذ البحث مجاله المكاني على المحور الجنوبي طريق (اتوستراد دمشق – درعا)، وللدراسات التفصيلية تم أخذ المجال المكاني من العقدة الثامنة في المتحلق الجنوبي إلى عقدة جسر الكسوة على طول ١٨ كم تقريباً.

و - منهجية البحث:

نظراً إلى كون الدراسات التخطيطية متعددة الفعاليات والأنشطة المختلفة العمرانية والاقتصادية والاجتماعية والبيئية والطبيعية، ولكل منها طرائق في إجراء الدراسات والتحليل والتي تتمثل:

- المنهج التحليلي الاستقرائي للنظريات والتجارب التخطيطية.
- منهج توصيفي وتحليلي يستعرض هدف الدراسة العام (حالة مدينة دمشق).
- المنهج التحليلي التفصيلي في استخلاص الوضع الراهن والنتائج لهدف الدراسة الخاص (محور الدراسة - المحور الجنوبي).
- المنهج الاستنباطي الاستدلالي في التحليلات والإحصائيات والنتائج.

ز - مكونات البحث:

يتكون البحث من جزأين؛ (نظري استقرائي وعملي تطبيقي)، مترابطين لخدمة هدف البحث وغايته.
ويبدأ البحث بمقدمة تلخص الظاهرة العمرانية للمحور الجنوبي بواقعه اليوم، ومشاكل المحاور العمرانية في المدن الكبرى وخاصة دمشق كونها العاصمة السياسية والإدارية للدولة.
ومن ثم ينقسم البحث إلى جزأين رئيسيين وهما:

١ - **الجزء النظري:** حيث يبدأ هذا الجزء بعرض وتحديد مجموعة من النظريات والمفاهيم التي يقوم عليها البحث، ثم ينتقل إلى سرد مجموعة من التجارب التخطيطية والتنموية السابقة في استراتيجيات حلول التضخم السكاني والتنمية العمرانية، وإجراء مقارنة فيما بينها، وينتهي هذا الجزء بعرض للواقع التخطيطي لإقليم دمشق اليوم، والدراسات والمقترحات التي وضعت من أجل سياسة التنمية العمرانية عليه.

٢ - **الجزء العملي:** ويعرض هذا الجزء المحور الجنوبي كظاهرة عمرانية فرضت نفسها على الواقع بعشوائيتها ومشاكلها بكل الأبعاد، ويستعرض موقع وأهمية المحور الجنوبي بالنسبة للحيز الإقليمي المحيط، ومن ثم سرد لخصائصه والتجمعات المحيطة به، والتعرف أكثر على أسباب نشوء هذه الظاهرة ووصولها لهذه المرحلة من التدهور العمراني. ومن ثم نستعرض دراسة تطبيقية لسيناريو التطور العمراني والتاريخي لهذا المحور، والتعرف على وقائعه وأبعاده بالإضافة إلى تحليل واستنتاج للتوقعات المستقبلية للمحور.

ويخلص هذا البحث إلى عدد من النتائج الهامة في موضوعه، أهمها عرض واقع سياسة محاور التنمية العمرانية في إقليم دمشق، وما هي درجة التناقض بين واقع هذا المفهوم وواقع تطبيقه ضمن الواقع العمراني للمدينة، ويقترح البحث عدداً من النتائج والتوصيات والتي توصي بتفعيل دور الدراسات الإقليمية والتأكيد عليها، بالإضافة إلى ضرورة ضبط النمو العشوائي لظاهرة عمرانية اليوم وتنموية اقتصادية في المستقبل.

ح - أدوات البحث:

استخدم في هذا البحث مجموعة من الجداول والاستبيانات والإحصائيات والقوانين والمراسيم التي توضح:
- أعداد السكان في إحصاء عام (١٩٨٤- ١٩٩٤ – ٢٠٠٤ -٢٠٠٧) في كل من محافظتي دمشق وريف دمشق.
- جداول تصنيف مناطق محافظة ريف دمشق وعدد السكان منذ عام ١٩٩٤م وحتى عام ٢٠٠٦م.
- قوانين التوسع العمراني وخاصة تعديل المادة رقم ١ من القانون / ٦٠ / لعام ١٩٧٩م، وقوانين أخرى.
- المصور العام لايكوشار عام ١٩٦٨م.
- مخطط استعمالات الأراضي لمدينة دمشق الكبرى.
- صور جوية توضح انحسار الغوطة في مدينة دمشق من الثلاثينيات حتى سبعينات القرن العشرين.
- جداول بمعدلات الهجرة الداخلية والخارجية واتجاهاتها.
- المصور التنظيمي العام لشركة الدراسات عام ١٩٩٤م.
- مخطط التنمية العمرانية لوكالة التعاون اليابانية (الجايكا).

وتم الاستعانة بالأدوات التالية:
- صور فضائية لمدينة دمشق بدقة (٤٠) م، تم تأمينها من وزارة الإدارة المحلية.
- صور فضائية من هيئة الاستشعار عن بعد.
- خرائط رقمية بمقاييس مختلفة، وبيانات اقتصادية واجتماعية، ومؤشرات تنمية تم تأمينها من هيئة تخطيط الدولة والمكتب المركزي للإحصاء، وزارة الإدارة المحلية، الزراعة، محافظة دمشق، محافظة ريف دمشق وأرشيف مديرية مدينة دمشق القديمة).
- جداول الخطة الخمسية العاشرة من هيئة تخطيط الدولة.
- جداول بنك المعلومات الجغرافي عن بعض المناطق الواردة من محافظة ريف دمشق من: (نشاطات زراعية – صناعية – سياحية – نقل – تعليم).
- جداول المنشآت السياحية والصناعية والتعليمية والزراعية الواقعة ضمن حدود محور الدراسة.
- بالإضافة إلى أن فكرة هذه المشاريع والبيانات شارك بها أصحاب قرار وخبراء واستشاريون، فقد تم استخدام **الاستبيان** كأداة من أدوات البحث العلمي، والذي يساعد على استخلاص الآراء والمعلومات والخبرات بالإضافة للإجابة عن الكثير من الأسئلة حول (سياسة محاور التنمية العمرانية)، وإن توجيه هذا الاستبيان نحو هذه الفئة بالتحديد يضمن إغناء البحث للوصول إلى نتائج عملية قابلة للتطبيق وليس مجرد بحث نظري.

الجزء التمهيدي

ملخص البحث

مقدمة

أ - إشكالية البحث

ب - هدف البحث

ج - أهمية البحث

د - تساؤلات البحث

ه - مجالات البحث

و - منهجية البحث

ز - مكونات البحث

ح - أدوات البحث

الجزء النظري

الفصل الأول – نظريات في التنمية العمرانية والتخطيط الإقليمي.

الفصل الثاني – تجارب المدن في التنمية العمرانية.

الفصل الثالث – إقليم مدينة دمشق.

الفصل الرابع – التنمية العمرانية.

الجزء العملي

الفصل الخامس – سياسة محاور التنمية العمرانية.

الفصل السادس – ظاهرة المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا).

الجزء التطبيقى

الفصل السابع

- **الجزء الأول - سيناريو التطور التاريخي والعمراني للمحور الجنوبي.**
- **الجزء الثاني – دراسة المقترح التطبيقي**

الخاتمة

النتائج

نتائج الدراسة النظرية

نتائج الدراسة العملية والتطبيقية

توصيات عامة ومقترحات

<u>المـــلاحـــق</u>

الملحق [١]: الاستبيان.

الملحق [٢]: تحليل لدراسة مخطط إيكوشار.

الملحق [٣]: تحليل لدراسة مخطط شركة الدراسات.

الملحق [٤]: تحليل لدراسة مخطط الجايكا اليابانية.

الملحق [٥]: تحليل لإستراتيجية محافظة دمشق ٢٠٠٨م.

الملحق [٦]: تاريخ إنشاء الخط الحديدي الحجازي.

الملحق [٧]: قرارات مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي.

الملحق [٨]: التعليمات التنفيذية /٢/ للقانون رقم ١ – قانون المخالفات.

إقرار:

هذه الرسالة مقدمة إلى جامعة دمشق للحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية – قسم تخطيط المدن والبيئة. وأقر بأن هذا العمل الذي تحتويه الرسالة قد تم إجراؤه بمعرفة الباحثة في قسم تخطيط المدن والبيئة – كلية الهندسة المعمارية – جامعة دمشق والذي كان في الفترة ما بين ١٥ آذار ٢٠٠٩م ولغاية ٢٦ تشرين أول ٢٠١٠م.

هذا وأقر بأنه لم يقدم أي جزء من هذا البحث لنيل أي مؤهل أو درجة علمية لأي معهد أو مركز علمي آخر.

وهذا إقرار مني بذلك.

م. هبة فاروق القباني

٢٦ تشرين أول ٢٠١٠م

مقدمة:
يستند الواقع في بعض تطبيقاته على النظريات، ولكن هل هذه النظريات هي الأساس والخطوة الأولى التي يجب أن يبدأ منها مفهوم التطبيق العملي

- ولماذا يختلف أحياناً المفهوم الحقيقي للنظرية عن الواقع التطبيقي لها؟
- وما هو البعد المثالي لتطبيقها؟ وأين تكمن المثالية في هذا التطبيق؟

أسئلة كثيرة ومعقدة، تبحث في العلاقة ما بين "المفهوم النظري والتطبيق العملي"، فالعلاقة ما بينهما على قدر البعد الكلي عن الوضوح والصحة على أرض الواقع، على قدر الخط الرفيع الذي يفصل ما بين تحقيق واقع النظرية وتطبيقها، إلا إن الواقع يفرض سلطته ومحدداته، وتظهر المثالية في النظرية بمظهر الضعيف والمسيطر عليه أمام قوة طبوغرافية الأرض والإنسان، اللذان يرسمان مجرى النظريات والواقع الحقيقي.

من هنا جاءت أهمية استعراض الجزء النظري ومقارنته بمفهوم الواقع الحقيقي، وماذا يمكن أن يحصل لو لم تطبق هذه المثالية؟ وهل في تطبيقها النتيجة الصحيحة والمرجوة؟

وفيما يلي عرض لبعض هذه النظريات التي تتحدث عن **"التنمية العمرانية والتخطيط الإقليمي"**، حيث أنهما المحورين الرئيسيين لتحديد مفهوم **"سياسة محاور التنمية العمرانية"**، فقد تم البحث عن نظريات تتعلق بمفهوم **"محاور التنمية العمرانية"**، لكن المراجع فيها كانت نادرة جداً، وتتخصص في "مفهوم المحاور **الاقتصادية**"، وليست **العمرانية**، ولكن **"محاور التنمية"** كما سيرد ضمن البحث هي إحدى أشكال التنمية العمرانية التي تشهدها المدن، وبالتالي سيتم عرض لبعض هذه النظريات التي تتحدث عن (التنمية العمرانية والتخطيط الإقليمي) الحاكمان الأول والأخير في تحديد مثالية الواقع.

١ نظريات في التوسع العمراني والتخطيط الإقليمي:

١ ـ ١ نظريات في التخطيط الإقليمي:

١ ـ ١ ـ ١ النظرية الأولى – نظرية التركيز على تنمية الإقليم:

هناك نظريات في التنمية الإقليمية والتي تنظر إلى نمو الإقليم من زاويتين:

أولاً / التركيز على تنمية الإقليم نتيجة عوامل من خارجه:

حيث تؤكد هذه النظرية على أن **دور التجارة بين أقاليم الدولة**، هو أحد أهم العوامل الخارجية التي تؤدي إلى حدوث التنمية الإقليمية فيها. فعندما تكون حركة النقل والمواصلات ضعيفة بين الأقاليم الأكثر نمواً والأقل نمواً، فإن التجارة بين هذه الأقاليم تتأثر بحركة الهجرة ورؤوس الأموال، والتي تعمل بدورها على زيادة الإنتاج وزيادة متوسط دخل الفرد والذي يسمح بدوره إلى زيادة حجم الاستثمارات، مما يدفع في النهاية عملية **التنمية** إلى أوجها.

ثانياً / التركيز على تنمية الإقليم نتيجة عوامل من داخله:

فترى هذه النظرية أن التنمية الإقليمية تحدث نتيجة لتوافر قوى اقتصادية دافعة (Motive Forces) داخل الإقليم، وترتكز إلى اقتصاديات المراكز الحضرية (Urban Centers Economies)، حيث تتوافر للمدن عادة بعض النشاطات التي تساعد على تحقيق **التنمية**. [١]

١ ـ ١ ـ ٢ النظرية الثانية ـ نظرية أقطاب النمو:

أكد **(بيرو Perraux)** عام ١٩٥٥م من وجهة نظره على أن النمو لا يظهر في مكان واحد، بل يمكن أن يظهر بنقاط و أقطاب بكثافات مختلفة تعمل فيما بينها من خلال مجالات عديدة على نشر التنمية. واعتبر القطب التنموي مشروعاً اقتصادياً (صناعياً)، وأغفل الحيز الجغرافي الذي يحتويه.

أما من وجهة نظر **(ميردال Myrdal)** [٢]عام ١٩٥٧م فالتنمية لا يمكن أن تظهر في كل مكان بل في نقاط أو مراكز محددة، وسماها بالمدن التي حتماً سيحصل فيها تركز تنموي. وأن إمكانية تطبيق نظرية أقطاب النمو لدى (ميردال) في الدول المتقدمة أكثر منها في الدول النامية. [١]

---

[١] العمر، أنيس، "نظريات التخطيط الإقليمي – دراسة حالة إقليم الساحل"، دمشق، ٢٠٠٧م، ص ٦، عن: أبو رمان، ممدوح، العاني، محمد الجاسم، "نظريات وأساليب التخطيط الإقليمي"، دار صفاء، عمان، الأردن، ط١، ٢٠٠٥م، ص ص ٩٣- ١٠٤.

[٢] المفكر الاقتصادي غونار ميردال، ولد في استوكهولم وهو صاحب "نظرية التراكمية السببية"، حاز على جائزة نوبل في الاقتصاد عام ١٩٧٤م.

وأكد (**هيرشمان Hirschman**) عام ١٩٥٨م على عدم الاستغناء عن مراكز النمو الأولي، وإقامة استثمارات عامة فيها عبر نشاطات اقتصادية مستمرة كالصناعة والزراعة والخدمات.
بينما أكد (**بوديفيل Boudevell**) على أن التطور الاقتصادي في أي منطقة ينبع من تأثير مجموعتين من القوى المتعاكسة، وهما:

- **قوى الاستقطاب:** والتي تظهر لتمارس عملية التأثير من خلال قدرتها على استقطاب عوامل النمو إلى مراكز معينة، على حساب تلاشي الأساس الاقتصادي للمناطق المحيطة.
- **قوى الإنتشار:** تمارس تأثيرها لنشر التنمية. [١]

- **مفهوم قطب النمو Growth Pole Concept:**

عرف **بيرو قطب النمو** على أنه مجموعة من الأنشطة والتي تولد نمواً ديناميكياً في الاقتصاد كنتيجة للعلاقات التبادلية بينها وبين الصناعة أو النشاط القائد (Leading Industry)، والصناعة أو النشاط القائد هو النشاط الذي ينمو أسرع من باقي الصناعات أو الأنشطة. [١]

وكثيراً ما يحدث الخلط بين مفهوم (قطب النمو ومركز النمو ونقطة النمو **ومحور النمو**)، وهذه التفرقة نسبية وغير مطلقة ولكنها ضرورية في الدراسات المتعلقة بالنظريات، وفيما يلي بعض التعريفات والمفاهيم المتعلقة بمفهوم قطب النمو:

- **قطب النمو Growth Pole:**

قطب النمو هو توطن لمجموعة من الأنشطة المرتبطة بعلاقات فنية واقتصادية في حيز متجانس وتمتد آثاره التنموية إلى المناطق المحيطة به. [١]

- **مركز النمو Growth Center:**

مركز النمو هو توطن لمجموعة من الأنشطة في حيز محدد، وأثاره محلية فقط. ويقتصر على الإقليم الذي يوجد به، أي أن له طابع إقليمي فقط، وأهدافه محلية وأحياناً ثانوية. وينحصر الفرق بين قطب النمو ومركز النمو في مجال تأثير كل منهما، والأهداف التي يحققها كلاً منهما، بالإضافة إلى اختلاف الوظيفة التي يؤديها كل منهما. [١]

- **محاور النمو Growth Corridors:**

تتكون **"محاور النمو"** من سلسلة من **النقط وأقطاب النمو** التي تربطها علاقات تكاملية تتبين **لوجودها على محور نقل رئيسي.** [١]

- **نقطة النمو Growth Point:**

نقطة النمو هي توطن لمجموعة من الأنشطة في حيز محدود متجانس تكون آثاره محدودة على المنطقة التي بها فقط وليست له آثار خارج هذا الحيز. [١]

- **مميزات هذه الإستراتيجية:** تتميز إستراتيجية هذه الأنشطة بسرعة نموها وبقدرتها على توليد نمو مستمر ومتصل، وتتميز بمرونة دخل مرتفعة.
- **مساوئ الإستراتيجية:** غير أن هذه الإستراتيجية تعتبر إستراتيجية طويلة الأمد، أي لا تظهر آثارها على المدى القصير ولا على المدى المتوسط، وقد تحتاج إلى قدر ضخم من الاستثمارات (أي أنها مكلفة جداً) على المستوى الوطني ولتوفير الخدمات اللازمة.

وتم تطبيق نظرية قطب النمو لبيرو والتي بحثها العديد من العلماء في العديد من الدول من بينها: (اليابان / سياسة تنمية المدن الصناعية الجديدة /، كوريا / إجراءات تنمية ونشر المدن الصناعية / والهند / برنامج مركز النمو الريفي /).

---

[١] العمر، أنيس، "نظريات التخطيط الإقليمي – دراسة حالة إقليم الساحل"، دمشق، ٢٠٠٧م، ص ص ٨ - ١١، عن: أبو رمان، ممدوح، العاني، محمد الجاسم، "نظريات وأساليب التخطيط الإقليمي"، دار صفاء، عمان، الأردن، ط١، ٢٠٠٥م، ص ص ٩٣ – ١٠٤.

١ ـ ١ ـ ٣ النظرية الثالثة ـ إستراتيجية الانتشار بطريقة مركزة:

تستند هذه الإستراتيجية إلى فكرة أقطاب النمو، ووفقاً لها يتم اختيار عدد محدود من المناطق والتي تتمتع بإمكانيات عالية للنمو الاقتصادي، حيث يتم تكثيف مجهودات التنمية فيها بحيث تصبح قطباً للنمو بالنسبة للمناطق المحيطة بها. ويتطلب لنجاح هذه الإستراتيجية؛ **وجود لامركزية سياسية وإدارية**، ووجود مركز نمو قائم لاستقطاب التنمية.

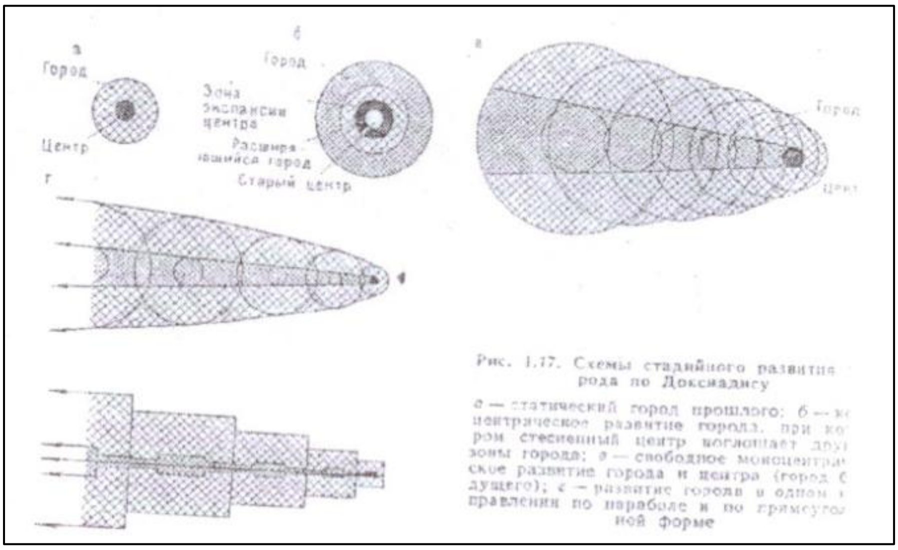
وفي حالة افتقار الدولة للشروط السابقة لا يتوقع لمثل هذه الإستراتيجية النجاح إلا إذا كانت أقطاب النمو قريبة من المدينة الرئيسية التي بها الحكومة. وبذلك تتمكن هذه الأقطاب من جذب السكان والأنشطة من المدينة المركزية مما يخفف عنها الضغط بالإضافة إلى أنها تحقق تنمية متوازنة للاقتصاد القومي في المدى الطويل.

وتستخدم هذه الإستراتيجية في حالة الرغبة في تحقيق أكبر درجة من العدالة بين الأقاليم بحيث يتم نشر الاستثمارات في المناطق المختلفة، مما يساعد على:

- تنمية الريف بهدف تحسين ظروف كلاً من المدن المتوسطة والصغيرة والريف للتقليل من الهجرة إلى المدن.
- تشجيع المدن الثانوية.

١ ـ ٢ نظريات في التوسع العمراني:

١ ـ ٢ ـ ١ النظرية الأولى ـ نظرية لادوفسكي: تتطلب النظرية معرفة نمو اتجاه المدينة الإقليمية عمرانياً وعشوائياً. فتأخذ المدن الإقليمية شكل الحركة العمرانية لها في صورة **محاور أو على شكل كتل منبعثة من مركز المدينة الأصلي إلى خارج المدينة**، لذلك لا بد من دراسة الفراغ العمراني ونمو السكان في المدينة والتطور التاريخي لها لمعرفة اتجاه وشكل هذا النمو. وأحياناً أخرى نجد أن التعمير ينتشر على أطرافها أو خارجها بشكل عشوائي سواءً كان كتلاً عمرانية داخل النفوذ الإداري أو خارجاً عنه، مع إهمال للحدود الإدارية، ويبدأ تشخيص مدينة الإقليم بالاعتماد على تطور النمو العمراني من خلال نشاط السكان وتطور سبل الاتصال. الشكل [١-١]. ونجد مثال ذلك: مدينة ميونيخ - ألمانيا.[١]



الشكل [١-١]: نظرية لادوفسكي – توسع المركز باتجاه محور ملحوظ. المصدر: عزيز، رنا، "تضخم مركز المدينة في نطاق التخطيط الإقليمي"، ٢٠٠٧، عن: عبد العال، محمد، التخطيط الإقليمي والحضري.

١ ـ ٢ ـ ٢ النظرية الثانية ـ العلاقة بين كثافة السكان داخل المدينة والبعد عن مركزها:

حسب رأي كلارك ١٩٥١م وعلى أساس اختياره لعدد كبير من المدن فقد وجد أن هناك علاقة سلبية بين كثافة السكان في المدينة والبعد عن مركزها حيث تصل هذه الكثافة إلى أقصاها في مركز المدينة وبالقرب من هذا المركز تبدأ الكثافة بالانخفاض بنسب سريعة وثابتة مع بعد المسافة حتى مناطق الأطراف حيث تنخفض بصورة تدريجية.[٢]

---

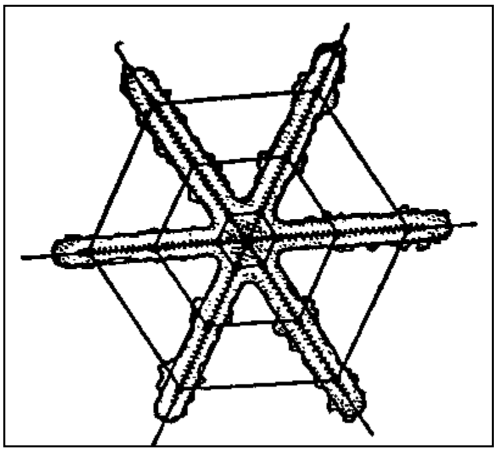
[١] عزيز، رنا، "تضخم مركز المدينة في نطاق التخطيط الإقليمي"، دمشق، ٢٠٠٧، ص ص٣- ٤، عن: عبد العال، محمد، "التخطيط الإقليمي والحضري".

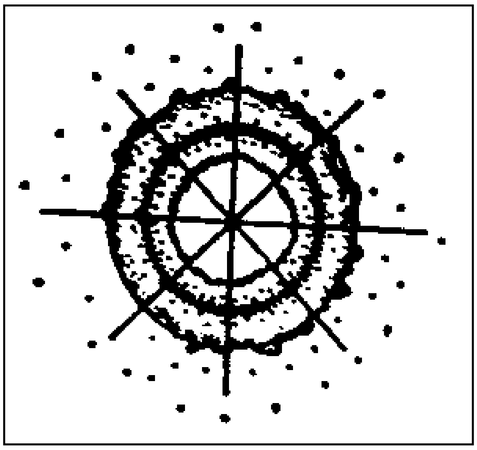
[٢] عبدو، وسام، "الكثافة السكانية وتأثيرها على توسع المدن"، دمشق، ٢٠٠٧م، ص ص ٥- ١٢، عن: عطوة، عبد الله، جغرافية المدن (الجزء ١، ٢ و٣)، دار النهضة العربية، لبنان، ٢٠٠١م.

١ ٢ ٣ النظرية الثالثة - تأثير التوسع على استعمالات الأراضي:

قد يأخذ الشكل العام لاستعمالات الأراضي في المدن الكبرى الشكل النجمي كما في الشكل [١-٢]، ويحتوي هذا الشكل على مجموعة من الأذرع الحضرية التي تشع من المركز وتتجه نحو الأطراف، ويوجد على كل ذراع عدد من المراكز الحضرية الثانوية التي تتوزع على مسافات متساوية على طول المحاور أو الأذرع الرئيسية لطرق المواصلات، كما ترتبط المراكز الثانوية بطرق أخرى فرعية توصل بين الأذرع الرئيسية وقد يمتد كل ذراع من المركز الرئيسي المسيطر أو المدينة المركزية الرئيسية إلى مسافة ٥٠ ميلاً نحو الخارج، وبهذه الطريقة تتركز أكثر النشاطات الحضرية في المدينة. واعتمد هذا النموذج في (كوبنهاجن - الدانمارك).

وقد ينقلب المركز الحضري الكثيف المحتشد بصورة عكسية، فنحصل على بنية مكشوفة في مركز المدينة، أو أنها تتصف بكثافة قليلة من السكان والنشاطات البشرية، ويحاط بهذا المركز حلقة أو دائرة عالية الكثافة كما في الشكل [١-٣]. وفي هذا تبرر هذه الظاهرة بادراك خطر الضغط على مركز المدينة ورغبة السكان في الابتعاد عنها مع ضمان الاتصال المباشر مع المركز الخدمي.[١]





الشكل [١-٢]: المدن النجمية. الشكل [١-٣]: مدن نجمية من نوع آخر.

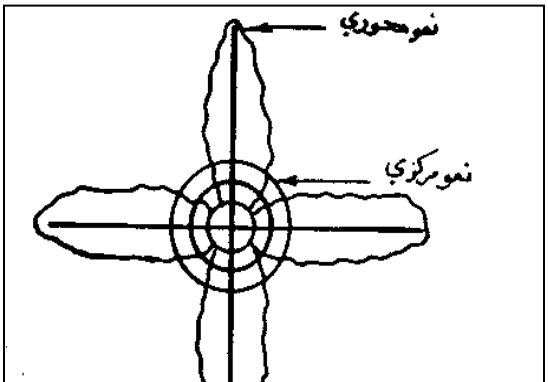
المصدر: عبدو، وسام، "الكثافة السكانية وتأثيرها على توسع المدن"، ٢٠٠٧م عن: عطوة، عبد الله، جغرافية المدن.

١ ٢ ٤ النظرية الرابعة - نظرية القطاعات:

جاء بهذه النظرية (هومر هويت) عام ١٩٠٣م، وميز فيها بين نوعين من النمو الحضري:

- **النمو الأول**، ويدعى **(النمو المحوري):** ويحدث بتوسع المدينة من المركز نحو الخارج، على طول امتداد خطوط المواصلات الرئيسية.
- **وأما النمو الثاني، (النمو المركزي):** وهو التوسع حول مركز المدينة الرئيسي أو المنطقة التجارية، وحول المراكز التجارية الثانوية التي توجد عادةً موزعةً داخل المدينة وخاصة عند تقاطع الطرق.

وهذان النوعان من النمو يؤديان إلى اتخاذ المدينة للشكل النجمي.[٢] كما في الشكل [١-٤].



الشكل [١-٤]: نظرية هومر في النمو المحوري والمركزي للقطاعات.
المصدر: عبدو، وسام، "الكثافة السكانية وتأثيرها على توسع المدن"، دمشق، ٢٠٠٧م عن: عطوة، عبد الله، "جغرافية المدن".

[١] عبدو، وسام، "الكثافة السكانية وتأثيرها على توسع المدن"، دمشق، ٢٠٠٧م، ص ص ١٩-٢٠، عن: د. عطوة، عبد الله، "جغرافية المدن"، (الجزء ١، ٢ و٣)، دار النهضة، لبنان، ٢٠٠١م.

[٢] عبدو، وسام، (مرجع سبق ذكره)، ٢٠٠٧م، ص ١٥.

١ ـ ٢ ـ ٥ النظرية الخامسة ـ نظرية عكس الاستقطاب، أو نظرية تنمية المناطق الريفية:

ويطلق عليها إستراتيجية (عكس الاستقطاب)، وهي إستراتيجية مخالفة لإستراتيجية تركيز الاستثمارات في مدينة واحدة، فهي تقضي بتوزيع الاستثمارات ونشرها، وتنمية المناطق الريفية، أي تحقيق العدالة بين المناطق المختلفة للدولة. وتم تطبيق هذه الإستراتيجية جزئياً في بعض الدول؛ مثل البرازيل، كوريا ومصر في السنوات الأخيرة، وذلك من خلال برنامج دعم اللامركزية، الذي بدأ عام ١٩٧٩م ضمن اتفاقية التنمية المحلية، وبالتالي فكلما كانت إستراتيجية التنمية أكثر تركيزاً كلما كانت أكثر فعالية بمعنى أكثر إنتاجية، وكلما كانت أكثر انتشاراً كلما كانت أكثر عدالة.

١ ـ ٢ ـ ٦ النظرية السادسة ـ نظرية المدن الجديدة:

وتستخدم هذه الإستراتيجية لحل مشاكل التحضر الزائد في المدن الكبرى، وتمثل المدن الجديدة مناطق جذب للسكان والأنشطة بهدف خلق مراكز حضرية جديدة متكاملة **مستقلة عن المدن الرئيسية** تحقق النمو الاقتصادي والاستقرار الاجتماعي من خلال توطن أفضل للموارد، وعادة ما يتم إقامة هذه المدن على الأراضي الصحراوية. وتحقق هذه الإستراتيجية نوعاً من اللامركزية في توزيع السكان والأنشطة.

وقد تبنت جمهورية مصر العربية سياسة إنشاء المدن الجديدة مثل مدن: (العاشر من رمضان، ٦ أكتوبر)، غير أن هذه السياسة واجهت العديد من الانتقادات بسبب انخفاض معدلات التنمية في هذه المدن مع ارتفاع الاستثمارات الأولية لإنشائها.

أولاً / أهمية برامج المدن الجديدة:

إن أهمية برامج المدن الجديدة تأتي كونها تحقق:

- الأهداف الكبيرة التي يرجى تحقيقها من خلال هذه السياسة.
- استيعاب الزيادة السكانية الجديدة الناتجة عن النمو السكاني.
- تخفيف الضغط السكاني والخدمي عن مراكز المدن.
- توفير فرص العمل الجديدة.

ثانياً / أهداف المدن الجديدة:

تعد المدن الجديدة وسيلة ذات إمكانات مهمة لتنظيم التنمية الحضرية على الأساس الإقليمي من خلال توفير بدائل مقنعة لأولئك الذين يستبدلون مناطقهم، أي تساهم في تغيير شكل الأقاليم المركزية وكثافتها وتؤدي إلى تحسين ظروف المعيشة وإيجاد فرص عمل وتحفيز الأنشطة الاقتصادية المختلفة بما فيها المشاريع الصناعية للقدوم إليها، من خلال ما تقدمه هذه المدن من تسهيلات إنتاجية ورؤوس أموال وأنشطة تعليم ونقل.

ثالثاً / عيوب سياسة المدن الجديدة:

إن المدن الجديدة لا تقدم الحلول الكافية للمشاكل الحضرية اليوم ولا تحقق أهدافها كاملة، فهناك ثلاث نقاط تواجه سياسة المدن الجديدة اليوم، وهي كالتالي:

- انسيابية الهجرة إلى هذه المدن، إذ أنها تتطلب أعداداً كبيرة من المهاجرين.
- التكلفة الاقتصادية الهائلة لتمويل هذه المدن والخدمات الملحقة بها.
- المخاوف من احتمال عدم ضمان إستمراريتها في حال لم تتوفر لهذه المدن الجديدة القدرة على جذب السكان.

- **ما هو الفرق بين مدن التوابع والمدن الجديدة:**

إن **(المدن الجديدة)** تبنى على مواقع معينة دون وجود تركز حضري لها، لتكون هذه المدن **ذات استقلالية خدمية وعمرانية تعتمد على ذاتها**، بينما تعتمد **(مدن التوابع)** على مراكز حضرية أخرى في قوة العمل.

١ ـ٢ ـ٧ النظرية السابعة – نظرية المدن والضواحي الثانوية كحل للتوسع العمراني:

تعتبر المدن والضواحي الجديدة من السياسات التي تنتهجها كثير من الدول لحل مشاكلها العمرانية وبالذات بالنسبة لتنظيم المراكز الحضرية الكبرى بها، وتمثل وسيلة من وسائل التنمية الإقليمية في المناطق المحيطة بها.

ولقد ظهرت فكرة إنشاء المدن الجديدة كسياسة للتنمية الحضرية في أوائل القرن العشرين معتمدة على كتابات (ابنزر هاورد Ebenezer Howard)، والتي تبلورت في إنشاء مدينتين حدائقيتين حول مدينة لندن. وقد شكل ظهورها رد فعل للمشاكل العمرانية الموجودة في المراكز الكبرى.[١] مما أدى إلى تضخم هذه المدن الكبرى واندماجها مع بعضها مكونة ما يسمى المدن الميتروبوليتانية (Metropolitan Areas)، أو الأقاليم العمرانية (Urban Regions)، أو حتى مناطق حضرية عملاقة (Megalopolitan Areas).

وتشير دراسات متعددة حديثة إلى أنه في عدد من **الدول المتقدمة**، بدأت معدلات زيادة المدن الكبرى في النقصان، حتى أن بعضها بدأ يفقد مكانه إلى المدن المتوسطة والصغيرة، وذلك بسبب أن العوامل الاقتصادية والتي أدت إلى زيادة السكان في تلك المراكز الكبرى قد انعكست الآن.

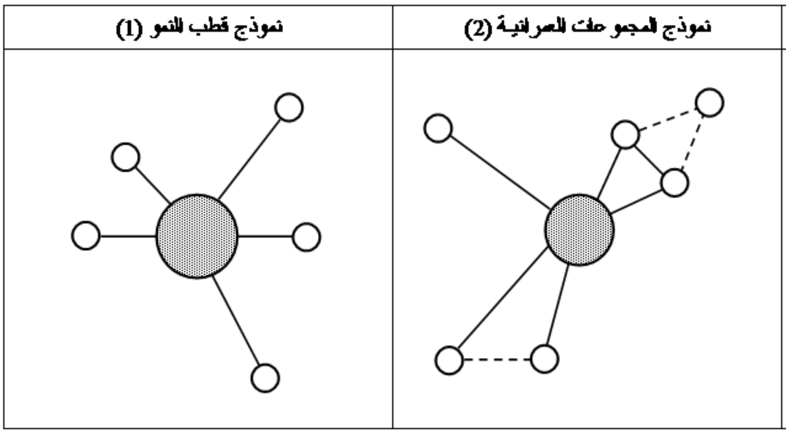
أما في **الدول الأقل نمواً** (Less-Developed Countries) نجد أن عوامل التركيز ما زالت قوية جداً، وبالتالي فإن المدن الكبرى تنمو بسرعة أكبر بكثير من المدن المتوسطة والصغيرة والمناطق الريفية، ويؤدي ذلك بالطبع إلى مشاكل عمرانية متعددة نتيجة لعدم قدرة تلك المدن وإدارتها على استيعاب الأعداد المتزايدة من السكان والنشاطات الاقتصادية.

ولهذا بدأ كثير من الدول الأقل تقدماً في إنشاء العديد من المدن الجديدة بأنواعها (التابعة والمستقلة) خلال السنوات الماضية، وتتراوح تلك المدن من مجتمعات صغيرة سكنية كالضواحي، إلى المدن الصناعية المستقلة الضخمة، وكان الاهتمام بالتشكيل العمراني وتوزيع الاستعمالات والنواحي الجمالية من أهم عوامل تخطيط وتصميم تلك المدن.

١ ـ٢ ـ٨ النظرية الثامنة – نظرية أنماط العمران (نماذج في التنمية المكانية):

قامت وكالة الجايكا اليابانية عند دراسة (مخطط التنمية العمرانية لإقليم دمشق) بدراسة أنماط العمران التي تتناسب مع وضع إقليم دمشق، ومن بين العوامل الثلاثة التي تعين التنمية المكانية، تم الأخذ بعاملي **توزع المراكز العمرانية وشرايين النقل** التي تربط بين المراكز، من أجل تحديد نماذج التنمية المكانية. وكان النموذجان الأكثر مثالية هما:

- **نموذج قطب النمو:** حيث يمثل هذا النموذج نمط العمران أحادي المركز، ويتم فيه السعي إلى العمران من خلال تنمية مركز المدينة، وامتدادها إلى المناطق المجاورة. الشكل [١-٥] – ١.
- **نموذج المجموعة العمرانية:** ويسعى إلى التنمية التكميلية للمدن الأصغر المرتبطة مع بعضها لتتشارك بالوظائف العمرانية مع مركز المدينة. الشكل [١-٥] – ٢.
- **وأما النموذج المركزي المنتشر:** فيمكن الحصول عليه عند دمج النموذجين السابقين مع بعضهما البعض لتحقيق تنمية أكثر توازناً مكانياً مع مجموعات من المدن الأصغر، مستخدمين في نفس الوقت مركز المدينة للوظائف العمرانية ذات المستوى الأعلى. وتستند هذه النماذج الثلاثة على وجود المدينة المركزية. [٢]



الشكل [١-٥]: النماذج البديلة للعمران / التنمية المكانية

١- من اليسار / (نموذج قطب النمو).

٢- من اليمين / (نموذج المجموعات العمرانية).

المصدر: دراسة مخطط التنمية العمرانية لإقليم دمشق، وكالة الجايكا اليابانية – ٢٠٠٧م.

---

[١] سيرد ذكر التجربة البريطانية بالتفصيل في الفصل الثاني.

[٢] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، شركة ريكس الدولية، "مسودة التقرير النهائي حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية"، المجلد ٢، تقرير المخطط التنظيمي، الفصل ٦، كانون الأول ٢٠٠٧م، ص ص ٥- ٨.

١ ـ ٢ ـ ٩ فرضيات أخرى تتعلق بالتنمية:

- **الفرضية الأولى:** تقول إحدى نظريات (**دي كولا De – Cola**) ١٩٨٤م، أن الشرط الأساسي لحصول التنمية هو التركز المكاني، ومن ثم تفرض التنمية الانتشار نحو الخارج بشكل تلقائي مع استمرار عملية التنمية. وقد وجد أن هذه النظرية توضح العلاقة بين التركز المكاني والتنمية. [١]
- **الفرضية الثانية:** كان (**ابن خلدون**) خير من فسر التطورات النظرية التاريخية لمسار مؤشر التنمية مع الحياة الاجتماعية الاقتصادية، حيث اعتمد على انتقال المجتمع من حالة معيشية محددة (أسلوب إنتاج)، إلى حالة معيشية أكثر تقدماً، فهو يرى بأن الاختلاف في أسلوب المعيشة بين الناس يرجع إلى اختلاف أسلوبهم في تحصيل الرزق، ويبدؤون ذلك "مما هو ضروري منه"، فإذا ما أشبعوا حاجاتهم الضرورية انتقلوا إلى "الحاجي والكمالي".[٢]

٢ ـتصنيف وتحليل لأنماط العمران (أشكال تخطيط المدينة)

٢ ـ ١ خصائص نمو الكتلة العمرانية:

إن الكتلة العمرانية (للقرية أو المدينة)، هي الكتلة المحددة بما يسمى؛ (الحيز العمراني)، وهو قابل للامتداد والتوسع إذا استدعت الأمور ذلك، وهذا الامتداد يكون في الغالب على حساب الأرض الزراعية. وهى حدود المباني القائمة، وهذه الحدود يمكن أن يتماشى معها الحيز العمراني، وعلى أساسها يمكن عمل تجديد أو امتداد للكتلة العمرانية، إلا إذا وجدت **محددات**؛ مثل: (شريط سكة حديد، نهر أو جبل)، وبالتالي لا يبقى سوى الأراضي الزراعية، حيث يوجد ما يسمى **(بالجيب أو الوجيبة)**، وهى أرض زراعية محاطة بثلاث جهات من المباني. [٣]

٢ ـ ٢ أنماط نمو الكتلة العمرانية:

وهناك ثلاث أنماط لنمو الكتلة العمرانية حيث يمكن أن تجمع المدينة بين نوعين أو أكثر من هذه الأنماط:

- **النوع المنتشر (Dispersed Growth):**

وهو مرتبط بغياب التخطيط من ناحية والنمو العمراني من ناحية أخرى، حيث يوجد محددات: (صناعية / سكة حديد /) أو (طبيعية / بحار- جبال /، أو أراضي زراعية). كما هو الحال في مدينة دمشق، ويطلق على هذا النمو اسم، (النمو العشوائي أو السرطاني).

ويعيب هذا النمط، حركة المركبات أو بنى البشر، وتكاليف المرافق، لذلك فان مهمة مخطط المدينة العام هو محاولة إيقاف هذا النمو أو توجيهه.

- **النمو المحوري (Axial Growth):**

وفي هذا النوع من النمو تتماشى الكتل مع المحاور أو الشوارع، وتتميز بوجود اتجاه واضح للكتلة العمرانية، وإذا استدعى الأمر ووجدت محاور أخرى يمكن الامتداد نحوها، وبالتالي يسمي في هذه الحالة (النمو متعدد المحاور).

- **النمو الحلقي (Ring Growth):**

ويوجد هذا النمو غالباً في وسط المدينة، حيث تنمو الكتلة العمرانية عن طريق اتساعها الخارجي أو زيادة السمك الشريطي، وهذا يعنى الضغط على المنطقة المركزية، وبالتالي يحصل عدم توازن للعناصر المعمارية للمدينة ولا يكتمل النجاح لهذا النمط. ولإتمام نمو هذا النمط يجب ألا يوجد حوله محددات طبيعية. [٢]

---

[١] عابدين، محمد يسار، "العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)"، الأطروحة الثانية، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، الجيزة، جمهورية مصر العربية، آب ١٩٩٨م.

[٢] العلامة المؤرخ ابن خلدون، عبد الرحمن محمد، "مقدمة ابن خلدون"، دراسة: أحمد الزعبي، دار الأرقم للنشر، الباب الثاني (في العمران البدوي والأمم الوحشية والقبائل وما يعرض في ذلك من الأحوال)، الفصل الأول (أجيال البدو والحضر طبيعية)، ص ص ١٤٨ – ١٤٩، بتصرف.

[٣] التخطيط العمراني، "المعايير الموضوعة للتفرقة بين الريف والحضر".

... ومما سبق نستخلص ما يلي:

إن النظرية الواحدة نفسها عاجزة عن تفسير المعطيات الإقليمية والمكانية التنموية لإقليم ما أو توسع عمراني. **فالنظرية Theory** هي تعبير نظري مصاغ من قبل الإنسان ليمثل الخلاصة الفكرية لتجاربه وتفاعله مع حقائق الواقع الموضوعية ونضاله من أجل إيجاد المخرج والحلول لمشكلات واقعه. وإن هذه النظريات تكون مثالية أحيانا أو شبه مثالية أحياناً أخرى، ولا يمكن تعميمها بشكلها المطلق، فقد تناسب أقاليم أو دول معينة ولا تناسب أقاليم أخرى، وهذه الأسباب وغيرها دعت مبتكريها لإعادة النظر في آرائهم بعد فترات معينة.

ولقد تم استعراض النظريات ضمن مفهوم التنمية العمرانية والتخطيط الإقليمي، (وهما الحاكمان الأول والأخير لتحديد مثالية الواقع)، وذلك لندرة النظريات التي تتحدث ضمن مفهوم (محاور التنمية العمرانية)، حيث أن أغلبها يستعرض مفهوم (المحاور الاقتصادية)، لما للعامل الاقتصادي الدور الرئيسي في نشر وتركيز التنمية، فمعظم النظريات انطلقت من مبادئ **اقتصادية** أولاً ثم من مبادئ **مكانية** ثانياً، ثم تطورت وأصبحت **اقتصادية اجتماعية مكانية** ثم ذات **بعد بيئي واستدامة مستمرة**.

وتظهر المثالية في النظرية بمظهر الضعيف والمسيطر عليه أمام قوة طبوغرافية الأرض والإنسان، اللذان يرسمان مجرى النظريات والواقع الحقيقي.

وكما تبين فقد قام **بيرو** في نظريته (أقطاب النمو) باعتبار **القطب مشروعاً اقتصادياً** يعمل على نشر. أما رأي **ميردال وهيرشمان** فتلخصا بعدم ظهور التنمية في كل مكان بل تظهر في نقاط أو مراكز محددة وبأشكال مختلفة، وهذه النقاط هي المراكز التي تتمتع ببعض المميزات الاقتصادية.

وإن التبادل التجاري بين الأقاليم وحركة الهجرة فيما بينها، هو أساس نمو نشاط أي إقليم وخاصة نموها في المجال الاقتصادي. حيث يتم تركيز الأنشطة التجارية والاقتصادية والصناعية وما تتطلبه من استثمارات في مراكز النمو فتصبح هذه المراكز نقاط جذب وتصبح المناطق المحيطة هامشية بالنسبة لمنطقة المركز التي استقطبت الموارد البشرية والاقتصادية للمناطق المحيطة. ويبدأ تشخيص مدينة الإقليم بالاعتماد على تطور النمو العمراني من خلال نشاط السكان وتطور سبل الاتصال.

ويعد قرب بعض أقطاب النمو من مركز المدينة الرئيسي عامل مهم في جذب السكان والأنشطة من المدينة المركزية مما يخفف الضغط السكاني والخدمي عليها إي انه سيساهم في انتشارها نحو المدينة متأثراً بحركة الهجرة والتطور الاقتصادي بالرغم من مساهمتها في تشجيع نمو المدن الثانوية حول المدينة.

وتبرر ظاهرة المدن النجمية والناتجة عن الامتداد المحوري للأذرع والمحاور من مركز المدينة بمخافة خطر الضغط على مركز المدينة ورغبة السكان في الابتعاد عنها مع ضمان استمرارية التواصل مع المركز الخدمي فيها.

ولقد انتهجت العديد من الدول في مدنها سياسات واستراتيجيات مختلفة لتحقق مفهوم التنمية العمرانية والمستدامة ضمن هذه المدن، وهذا ما يستعرضه الفصل القادم ضمن تجارب المدن في سياسة التنمية العمرانية...

الفصل الأول
"نظريات في التنمية العمرانية والتخطيط الإقليمي"

١ -نظريات في التوسع العمراني والتخطيط الإقليمي

١ -١ نظريات في التخطيط الإقليمي

١ -١ -١ النظرية الأولى – نظرية التركيز على تنمية الإقليم

١ -١ -٢ النظرية الثانية - نظرية أقطاب النمو

١ -١ -٣ النظرية الثالثة - إستراتيجية الانتشار بطريقة مركزة

١ -٢ نظريات في التوسع العمراني

١ -٢ -١ النظرية الأولى - نظرية لادوفسكي

١ -٢ -٢ النظرية الثانية - العلاقة بين كثافة السكان داخل المدينة والبعد عن مركزها

١ -٢ -٣ النظرية الثالثة - تأثير التوسع على استعمالات الأراضي

١ -٢ -٤ النظرية الرابعة - نظرية القطاعات

١ -٢ -٥ النظرية الخامسة - نظرية عكس الاستقطاب، أو نظرية تنمية المناطق الريفية

١ -٢ -٦ النظرية السادسة - نظرية المدن الجديدة

١ -٢ -٧ النظرية السابعة – نظرية المدن والضواحي الثانوية كحل للتوسع العمراني

١ -٢ -٨ النظرية الثامنة – نظرية أنماط العمران (نماذج في التنمية المكانية)

١ -٢ -٩ فرضيات أخرى تتعلق بالتنمية

٢ -تصنيف وتحليل لأنماط العمران (أشكال تخطيط المدينة)

٢ -١ خصائص نمو الكتلة العمرانية

٢ -٢ أنماط نمو الكتلة العمرانية

مقدمة:

إن من أهم الأحداث التي طبعت العالم بطابعها منذ نهاية القرن التاسع عشر وحتى بدايات القرن العشرين، هو الانفجار السكاني الهائل الذي أثرت أبعاده على جميع مرافق الحياة الإنسانية، وظهرت آثاره واضحة وجلية في التجمعات السكانية والمدن المكتظة والمرتبطة ببعضها البعض، وأخذت المشاكل العمرانية التي تعاني منها المدن؛ كحركة المواصلات والسكن العشوائي وشبكات البنى التحتية، بالظهور على شكل أزمات مستعصية وحالات عدم توازن تنموي، مما أجبر حكومات هذه المدن على أخذ الإجراءات السريعة في وضع الاستراتيجيات والخطط التنموية لإعادة تنظيم هذه المدن وبرمجة الخطط لتنميتها. حيث إن معظم أقطار الوطن العربي اليوم تشكو من عدم وجود سياسة للتخطيط الإقليمي والعمراني على صعيد مجمل القطر، أو حتى على صعيد أقاليمه.

وفيما يلي عرض لجوانب من بعض الدراسات والتجارب في **"سياسة التنمية العمرانية"** في عدد من مدن العالم العربية والغربية، واستعراض لتطبيق هذا المفهوم في بعض هذه المدن، مثل (القاهرة في مصر). ولا يشمل عرض التجارب كل تجارب المدن فيما يخص **محاور (كوريدورات) التنمية** فقط، فكما للتنمية العمرانية أوجهاً عديدة، فان لاستراتيجيات التنمية لدى الدول الأوروبية والعالمية أوجهاً مختلفة أيضاً، فهي لا تنحصر فقط في التجسيد ضمن محاور (ممرات أو كوريدورات)، بل قد تأخذ أشكالاً أخرى.

١ - تجارب الدول الغربية:

١-١ تجارب الدول الأوروبية:

- **لمحة تاريخية:**

بدأ فجر الصناعة في أوروبا بعد **النصف الثاني من القرن الثامن عشر**، وانعكس ذلك في مضاعفة الإنتاج وتطور وسائل النقل والمواصلات وزيادة سرعتها، وجاء اختراع كلاً من الكهرباء والسيارة والترام الكهربائي والذي كان له الأثر الكبير على تطور ونمو حياة السكان والمدن.

ومع بداية **القرن التاسع عشر** تزايد عدد سكان المدن الأوروبية بشكل كبير، فوصل عدد سكان مدينة لندن إلى (٢,٣) مليون نسمة، الأمر الذي انعكس معه وبشكل ملحوظ على توسع المدينة الكبير، وخاصة ضمن الحدود الإدارية للمدينة، وكان هذا التوسع كغيره من توسعات نمو المدن الكبرى حيث يكون على حساب المناطق الريفية المحيطة، الأمر الذي تطلب معه البحث عن حلول جذرية للمشاكل التي أصبحت تعاني منها المدن الأوروبية في ذلك الوقت.

ومع **بداية الثورة** أنشئت المصانع داخل المدن، ولم تكن هناك ضوابط أو تشريعات قانونية تحكم طريقة توزعها داخل المدن، فتوزعت في البداية في كل مكان وبشكل عشوائي، وهاجر سكان الأرياف إلى هذه المناطق الصناعية، وانتشرت أحياء العمال الفقيرة المكتظة في المدن، وفي نفس الوقت، ومع تطور وسائل النقل انتشر على أطراف المدن في الضواحي البعيدة المناطق التي يسكنها الأغنياء، وهو ما عكس في زيادة العمران وتوسع المدن بشكل كبير، إضافة إلى غياب التخطيط العام للمدينة ومخطط استعمالات الأراضي. وهذا ما تطلب إعادة النظر في المخططات التنظيمية لمعظم المدن الأوروبية، مثل مخطط باريس (هاوسمان).

وفي القرن العشرين قامت البلدان الأوربية بتطوير أنظمة التخطيط العمراني، وتنوعت هذه الأنظمة حسب الثقافة المحلية، وعمل هذا النظام بشكل جيد لفترة محدودة، وخاصة أن العديد من المدن كان يتوجب إعادة بناءها بعد الحرب العالمية الثانية، ولكن المشاكل أصبحت واضحة لاحقاً، وكانت الخطط التوجيهية كثيرة التفاصيل وتستغرق وقتاً طويلاً لإتمامها، وكان من الصعب الاستجابة بسرعة للمشاكل الطارئة، والفرص الجديدة. **ولقد سببت الخطط ذات التفاصيل الكثيرة العديد من النزاعات القانونية حول التفاصيل الدقيقة للأراضي قبل أن يحدث هذا التطور**، فكانت الخطط التوجيهية محدودة النطاق، وكان من الصعب دمج الجوانب الاجتماعية والاقتصادية والبيئية للتطوير العمراني، **وغالباً ما كانت صناعة القرار الإقليمي غائبة عن النظام، مما سبب اختلالاً في التوازنات**، وأحياناً لم يؤخذ بالحسبان أياً من الظروف الوطنية.

وفي القرن الواحد وعشرين أصبح هناك ٢٥ بلداً في الاتحاد الأوروبي، وكل بلد له ثقافته وتقاليده الخاصة به، لذا لم تكن الأنظمة التي تطورت متطابقة مع كل البلدان في الاتحاد الأوروبي، ولكن كانت تجمعها عناصر مشتركة. [١]

---

[١] روس، بيتر، "أعمال مشروع تحديث الادارة البلدية (المام) في مجال التخطيط الحضري"، ورشة عمل بعنوان "مشاريع برنامج تحديث الإدارة البلدية في المدن السورية الستة"، ٢٠٠٧م.

١ ـ ١ ـ ١ التجربة البريطانية (مدينة لندن):

كانت بريطانيا قبل الحرب العالمية الأولى دولة معتمدة على نفسها ومكتفية ذاتياً، إضافة لكونها قوة صناعية كبيرة، ولكن وضعها بعد الحرب العالمية الثانية تغير بعد ما تخطتها الولايات المتحدة وألمانيا، وازدادت نسبة البطالة فيها، واتجه السكان إلى التمركز بالمدن بشكل كبير وهجر الأراضي الزراعية. ويوضح المخطط [٢-١] تطور مدينة لندن في منتصف القرن الثامن عشر وحتى بدايات القرن العشرين.

ومرت تجربة مدينة لندن بالتوسع السكاني بمرحلتين اثنين:

- **المرحلة الأولى:** مرحلة تدخل القطاع الخاص.
- **المرحلة الثانية:** مرحلة التنظيم والتخطيط العمراني.

وفيما يلي عرض لهذه المراحل:

١ ـ ١ ـ ١ ـ ١ المرحلة الأولى / مرحلة تدخل القطاع الخاص:

شهدت الفترة ما بين عامي (١٩٠٠م – ١٩٣٠م) ضغط سكاني وخدمي على مركز مدينة لندن، إضافة إلى الهجرات الداخلية من المناطق المحيطة بمدينة لندن من الريف إلى العاصمة، في الوقت الذي كان فيه التخطيط العمراني للمدن الكبرى غائباً، وذلك بهدف ضبط معايير التوسعات العمرانية الحاصلة في ذلك الوقت، وقد بدأ السكان يتمركزون على أطراف مدينة لندن على شكل "توسعات محيطية"، إضافة لوجود أربع خطوط نقل (سكك حديدية) تم استملاكها من قبل جهات القطاع الخاص، وتمركز حول هذه الخطوط بعض التجمعات السكانية والتي كانت تساعد السكان في الانتقال إلى العاصمة لندن بكل يسر وسهولة، مستفيدين بذلك من قرب تلك المحطات من أماكن تجمعاتهم السكنية، **فكل طريق او ممر نقل كان يتواجد بجانبه التجمع العمراني.** المخطط [٢-٢]. وظهر أحد الأشخاص في القطاع الخاص بفكرة إنشائه لخط سكة حديد وإنشاء محطة قطارات والترويج لبيع جميع الأراضي المحيطة بهذه المحطات ليتمكن الناس من بناء مساكنهم بالقرب من وسائل نقلهم إلى العاصمة لندن، وبذلك انتشرت التوسعات السكنية العشوائية حول خطوط النقل الرئيسية، دون ضوابط تحكمها، وبعد عشر سنوات تمكن أصحاب القطاع الخاص من الحصول على أموال ضخمة نتيجة بيع الأراضي حول هذه المحطات وبخاصة التوسعات التي تمركزت حول شمال مدينة لندن، وهكذا، ونتيجة للتدخل العشوائي للقطاع الخاص في حل أزمة السكان والهجرات، ارتفعت أسعار الأراضي، بالإضافة إلى تدهور الحياة الاقتصادية والعمرانية، وهذه كانت أول مراحل التوسع السكاني.[١]

١ ـ ١ ـ ١ ـ ٢ المرحلة الثانية / مرحلة التنظيم والتخطيط (وضع المخطط التنظيمي لمدينة لندن الكبرى عام ١٩٥١م):

ومع نهاية الحرب العالمية الثانية وبالرغم من أن الكثير من الدول قد فقدت العديد من الأشخاص إلا أن أعداد السكان في المدن بدأت تزداد يوماً بعد يوم نتيجة الهجرات الداخلية والتطور الكبير للصناعات الحربية والتوضع العشوائي لهذه المصانع، وخصوصاً بالقرب من المناطق الزراعية، فعاد المهندسون والباحثون لإحياء استراتيجيات تخطيط وتنظيم المدن، **واقترح (باتريك ابيركرومبي)** [٢] **انذاك وضع مخطط تنظيمي "لمدينة لندن الكبرى" بحيث يكون مخطط ذو "تجربة ناجحة".**

وظهر مشروع **"لندن الكبرى"** لباتريك ابيركرومبي عام ١٩٤٤م. وكان هذا المخطط التنظيمي هو الوثيقة الأساسية التي تم على أساسها تطوير مدينة لندن بحدودها الإدارية حتى الوقت الحالي في الفترة ما بين (١٩٤٤م – ١٩٤٩م)، أي في فترة الحرب العالمية الثانية وحتى بعد انتهائها. المخطط [٢-٣].

حيث رأى ابيركرومبي في الوضع الراهن للنسيج العمراني لمدينة لندن آنذاك، وضعاً غير منطقي وغير عقلاني، ولا يمكن ترك لندن تستمر في النمو بهذا الشكل، ولكن لندن في النهاية هي مدينة، والمدينة هي كائن حي ينمو ويكبر ويتوسع، ويموت أحياناً أخرى، فيجب تقبلها كما هي، ولكن في نفس الوقت يجب وضع الحدود والضوابط التي تحكم هذا النمو العشوائي لها، فتضمنت سياسته في وضع مخطط **"لندن الكبرى"** المراحل التالية:

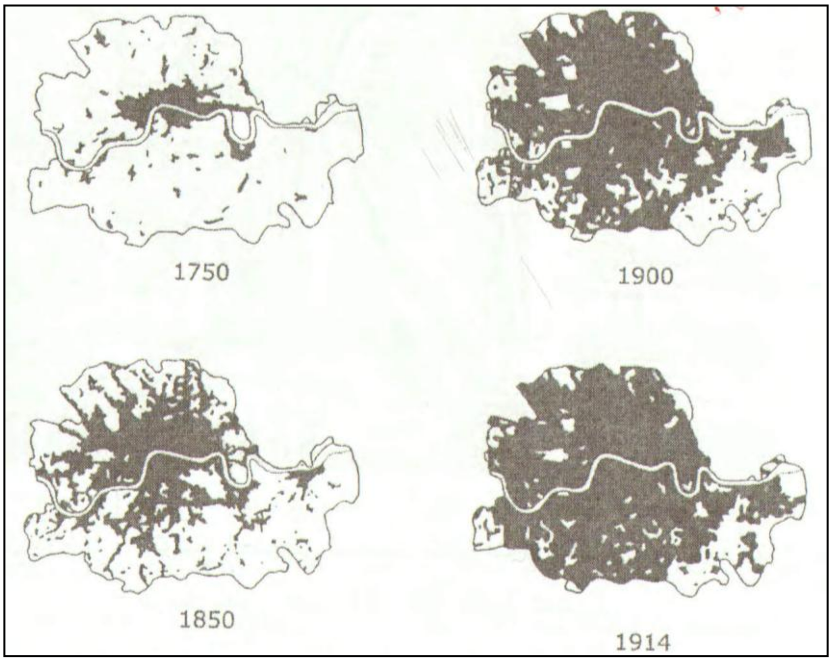
---

[١] تم تلخيص تجربة لندن وتاريخ التطور العمراني فيها بتصرف من عدة مراجع مجتمعة:

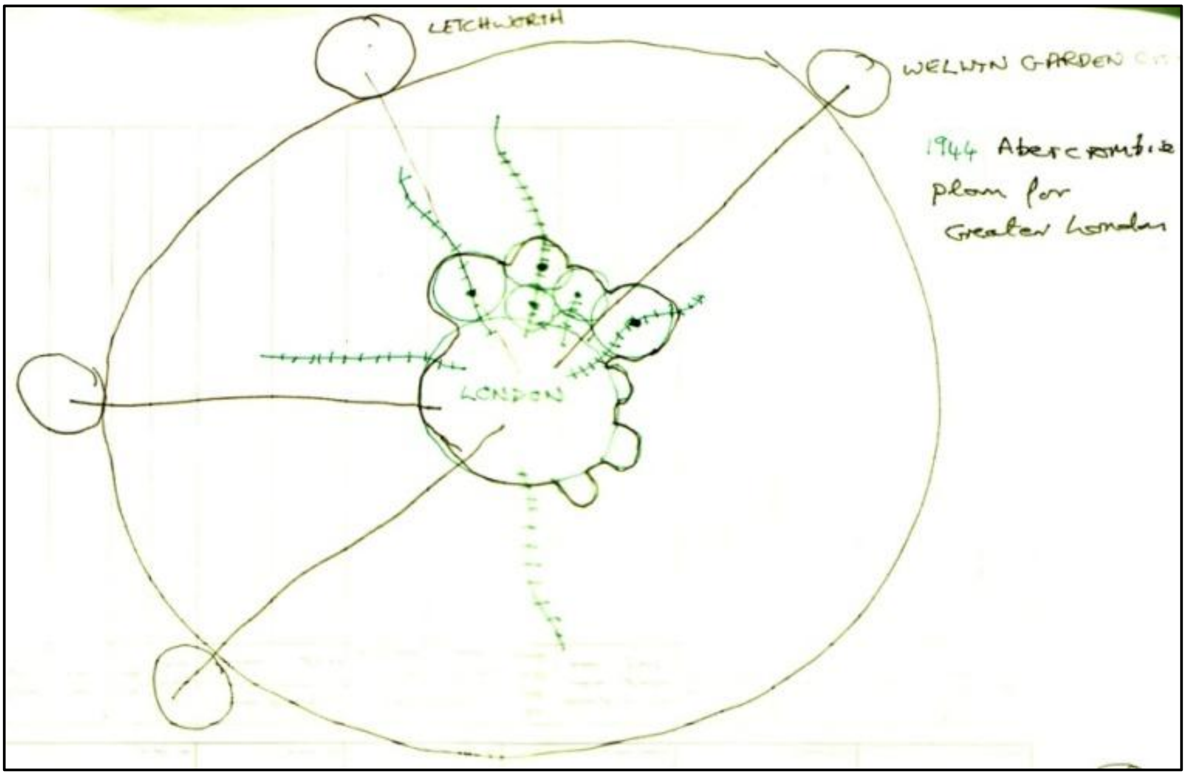
Abercrombie, Patrick, 'The County of London Plan' 1943.

Deckker, Thomas, 'The modern city revisited', published by Taylor & Francis, 2000

[٢] **باتريك ابيركرومبي (Patrick Abercrombie):** باحث اسكتلندي، ومهندس ومخطط بريطاني شهير، يعتبر من الأشخاص المؤمنين "بعلم التخطيط العمراني"، وهو صاحب نظريات التخطيط الإقليمي في بريطانيا، وأول من وضع مخطط لندن الكبرى عام ١٩٤٤م.



المخطط [٢-١]: توسع حدود مدينة لندن في الفترة ما بين (١٧٥٠م – ١٩١٤م) أي من منتصف القرن الثامن عشر وحتى بدايات القرن العشرين.
المصدر: الملا، زياد، "نظريات تخطيط المدن"، ص ١٢١.



المخطط [٢-٢]: مراحل تطور ونمو مدينة لندن.
المصدر: الباحثة استناداً إلى مراحل تجربة مدينة لندن.

- **المرحلة الأولى:** تحديد حدود حزام التوسع السكاني مع الحدود الإدارية لمدينة لندن كمدينة واحدة.
- **المرحلة الثانية:** خلق حزام أخضر كبير جداً يحيط بمدينة لندن كمنطقة حماية محيطة لها (Buffer Zone).
- **وأما المرحلة الثالثة:** وهي خارج هذا الحزام الأخضر الكبير فيتم بناء إثنتى عشر مدينة جديدة، سبعة منها تحيط بمدينة لندن بشكل محيطي، ويتم ربطها بشبكة من الطرق الحديدية المحيطية والشعاعية.

وأكد ابيركرومبي في تقريره على ضرورة التركيز على الطريقة التي يجب أن تنمو فيها لندن، ونمط توزيع السكان فيها، بالإضافة إلى تحديد العلاقة مع المدن الصغيرة أو المدن التوابع (Satellite Cities)، ولذا أكد التقرير على ضرورة وجود حلقة تحيط بالعاصمة من جميع النواحي بمسافة (٣٠) ميل تقريباً لتظل ثابتة، وإحاطتها بحزام أخضر بسماكة خمسة أميال، ليكون الرئة الخضراء للعاصمة، ويحدد حدود توسعها الإقليمي للمدى البعيد، فلا يتم تعدي المدينة على الأراضي المحيطة بها، وعلى أطراف هذا الحزام تنشأ مدن جديدة لأجل الزيادة السكانية.[١] وأن أهم ما يميز المخطط التنظيمي الذي أقترحه ابيركرومبي هو الحزام الأخضر الذي ما زال متماسكاً حتى الآن، وهو الطريقة الوحيدة لإيقاف الزحف العشوائي على لندن. المخطط [٢-٣].

- **وكان من نتائج التوسع السكاني الذي حصل في لندن:**
  - تقليل مشكلة البطالة بإيجاد التوازن الإقليمي.
  - تحسين القدرة الصناعية البريطانية.
  - التوزيع المعتدل للسكان على المدن، والعمل على تقليل الهجرة من المناطق التي ستتطور من قبل الحكومة.

- **المدن الحدائقية:**

كان لهذه النظرية أثر كبير في تطور علم التخطيط في بريطانيا، ويرجع الفضل فيها إلى المخطط الانجليزي (اينزر هاورد – Ebenzer Haward)، حيث وضع تصوراً لهذه المدينة الحدائقية في أواخر القرن التاسع عشر بعد ظهور كتابه (The Garden City of Tomorrow) عام ١٨٩٨م، وأوضح أنه يحب التعامل مع المدن على أساس تخفيض عدد سكانها، وذلك بإسكانهم في مناطق سكنية أخرى في ضواحي المدن عن طريق بإيجاد الحلول التخطيطية لها، من هنا بدأت فكرته بضرورة إيجاد منطقة سكنية في المناطق الطبيعية بعيداً عن المدن والأرياف لتصبح " نقطة جذب ثالثة"، وتجمع هذه المناطق بين حياة المدينة وحياة الريف، وتكون ذات استقلال خدمي واقتصادي. وقد اقترح هاورد إنشاء العشرات من المدن الحدائقية حول مدينة لندن والتي يحتوي بعضها على المدن الصناعية والتجارية التي يجب أن تنتقل من لندن لتخفيف الضغط عليها، المخطط [٢-٤]. وتكون الكثافة السكانية للمدينة الحدائقية بحوالي (١٤) وحدة سكنية للفدان الواحد.[٢] ويوضح المخطط [٢-٥] التخطيط التصميمي للمدينة الحدائقية.

والسؤال الذي يطرح نفسه: هل حققت المدن الجديدة الهدف الأساسي منها وهو جذب السكان من المدن الكبيرة؟ وما هو مستقبل هذه المدن؟

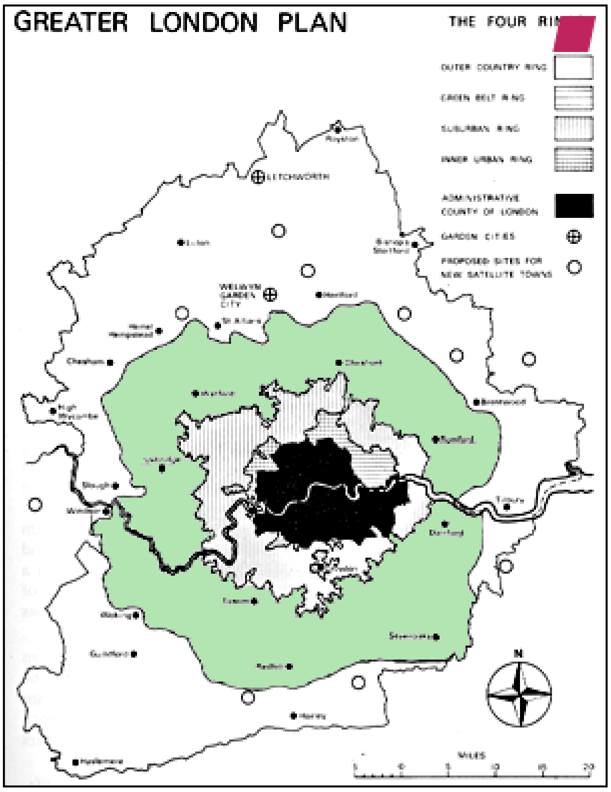
بما أن المدن الجديدة قد تم تنفيذها من قبل المؤسسات والهيئات الحكومية، وبما أن الحالة الاقتصادية لبلاد أوروبا في ذلك الوقت بعد الحرب العالمية الثانية كانت صعبة اقتصادياً وخاصة في بريطانيا، وهو الأمر الذي أثر على المدن المحيطة بلندن، وبما أن تلك المدن لم تكن مخدمة بشكل جيد فاضطر سكانها في البداية إلى الذهاب إلى العاصمة لندن لتأمين خدماتهم ومستلزماتهم، لكن فيما بعد شجعت الدولة على نقل المصانع من داخل المدينة إلى خارجها. وأصبحت المدن الجديدة **ذات استقلال خدمي وذاتي واقتصادي** بشكل متدرج وبطيء، ولكن ونتيجةً لارتفاع أسعار الأراضي وأسعار المساكن فقد أصبح من المستحيل بالنسبة لعائلات العمال السكن فيها واضطروا لهجرتها.

---

[١] تم تلخيص تجربة لندن وتاريخ التطور العمراني فيها بتصرف من عدة مراجع مجتمعة:

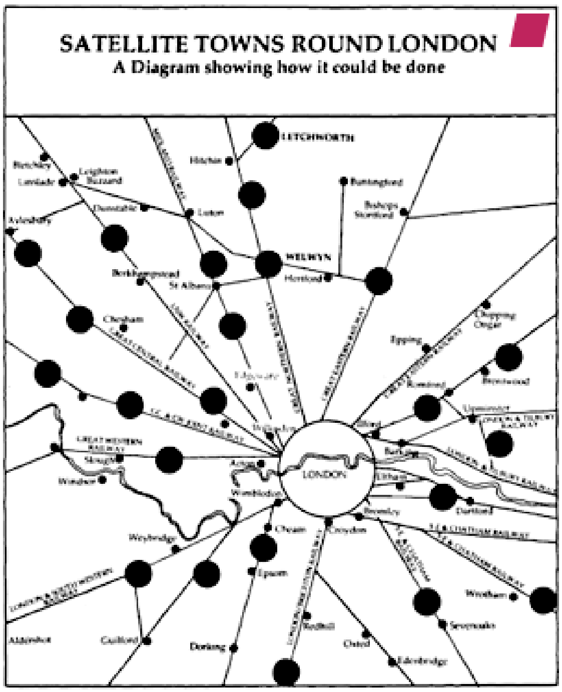
www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie, www.cbrd.co.uk,
www.en.wikipedia.org/Town_and_country_planning_in_the_United_Kingdom
http://books.google.at/books?id=VlDRlPbM9tMC&printsec=frontcover&client=firefox-a&source=gbs_navlinks_s#v=twopage&q&f=false
Abercrombie, Patrick, 'The County of London Plan' 1943.
Deckker, Thomas, 'The modern city revisited', published by Taylor & Francis, 2000.

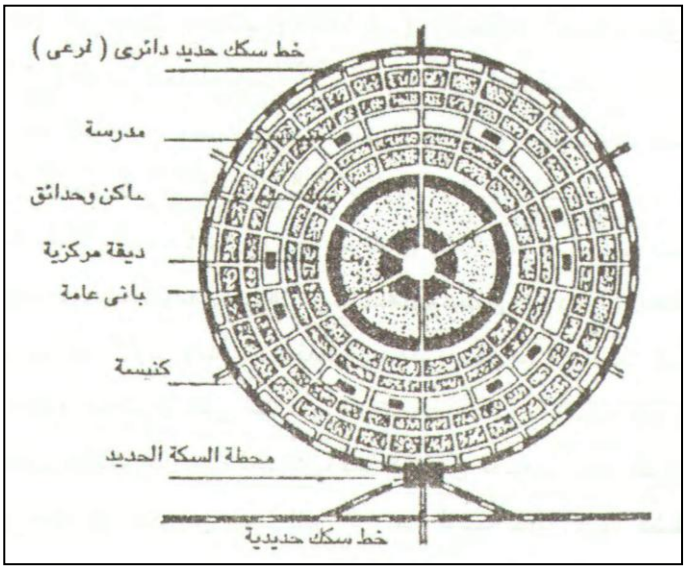
[٢] عابدين، محمد يسار، "العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، الجيزة، جمهورية مصر العربية، آب ١٩٩٨م، عن: أبو العطا، طارق، "المدن والضواحي الثانوية كحل للتوسع الحضري (دراسة مقارنة عالمية)"، ص١٥٢.



المخطط [٢-٣]: مخطط لندن الكبرى لباتريك أبيركرومبي عام ١٩٤٤م.

المصدر: page 19- Diagram of the 'Grater London Plan' -www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie





من اليمين / المخطط [٢-٤]: توزيع (المدن الحدائقية في لندن الكبرى).

المصدر: 'From Garden Cities to New Towns', Campaigning for town and country planning, 1899-1946' by Dennis Hardy, published by Taylor & Francis, 1991, p.148.

من اليسار / المخطط [٢-٥]: المدينة الحدائقية لآبنيزر هاورد.

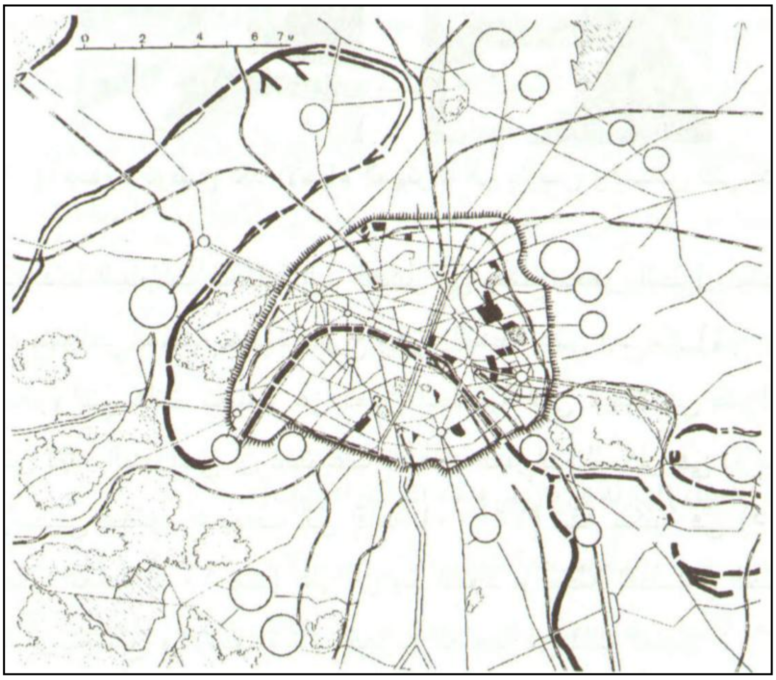
المصدر: الملا، زياد، "نظريات تخطيط المدن"، ص ١٢٥.

١ ـ ١ ـ ٢ التجربة الفرنسية (مدينة باريس):

تنحصر هذه التجربة في الفترة ما بين أواخر القرن الثامن عشر وحتى منتصف القرن التاسع عشر. حيث يتميز التخطيط في التجربة الفرنسية بالمركزية (Centralized)، فتدار أقسام الدولة في فرنسا من العاصمة من خلال موظفين متواجدين في كل قسم إداري من أقسام مقاطعات الدولة. وتتصف مسيرة التخطيط الوطني الفرنسي بكونها مسيرة مرنة تم إحداثها لتلبية احتياجات إعادة الإعمار ما بعد الحرب العالمية الثانية ولتحقيق السيطرة على النمو السكاني. وفهم التخطيط الإقليمي في فرنسا على انه ميل الخطة الوطنية نحو الإقليمية. ويوضح المخطط [٢-٦] الإقليم الباريسي. وإثر الانتقادات التي واجهت فكرة "المدينة التوأم" لمدينة باريس عام ١٩٥٦م، والتي تبين أنها لن تستطيع حل المشاكل التي تعاني منها المدينة، ظهرت فكرة جديدة تتلخص "بالمدينة الموازية" وذلك بإيجاد مدينة باريس الثانية، التي يجب أن تتوضع على بعد لا يزيد عن (٣٠- ٤٠ كم) من مركز المدينة التاريخي، والتي ستكون إسقاطاً للمدينة الأساسية، ولا يمكن أن تكون مدينة للنوم فقط، لأنها يمكن أن تضم كل ما تتطلبه المدينة الكبيرة من خدمات مختلفة. وفي نفس الوقت يجب أن تكون المدينتان متكاملتين، وذلك بتأمين الربط بينهما بطرقات المواصلات المختلفة بشكل جيد. وقد تم اختيار موقع المدينة على بعد (١٠) كم من باريس من الجهة الغربية "اتجاه التوسع الحيوي للمدينة" لتستوعب حوالي مليونين نسمة. وظهر في أواخر الستينات فكرة التوجه نحو **التوسع الخطي** للمدينة باتجاه مناطق "الرور وهافر".

وتستخدم **إستراتجية التركيز** لحل المشكلة السابقة عن طريق (اللامركزية) داخل الأقاليم، وذلك بإنشاء المدن الجديدة التابعة (Satellite New Towns)، من أجل تخفيف الضغط عن المدن الكبرى المكتظة بالسكان، ومن أجل تنمية الضواحي، وقد انتهجت الحكومة الفرنسية سنة ١٩٦٤م السياسة السابقة عن طريق إقامة (مدن جذب) وهي عبارة عن ثمانية مدن توازن (Metropoles d' Equilibres) لتخفيف الضغط عن باريس، وبالرغم من كبر حجم هذه المدن إلا أنها بدت عاجزة عن مواجهة قوى الجذب الباريسية. وابتداءً من سنة ١٩٦٥م بدأت تظهر إستراتيجية جديدة مختلفة عن البرنامج الفرنسي الشهير (Metropoles d' Equilibres)، **واتبعت أسلوب** مختلف وهو محاولة العلاج داخل حدود (إقليم باريس - Intra- Rejoin) ووفقاً له **تم إنشاء خمس مدن جديدة في ضواحي باريس** (Suburban Periphery)، من أجل تحويل العمالة والسكان والأنشطة بعيداً عن مركز مدينة باريس وتخفيف الضغط عنها.[١]

وكتب " ليدو" عن أفكاره لمدينة باريس (والتي لم تنفذ بسبب وفاته) قائلاً: " يجب أن نرى ورشاً ضخمة لأنها هي التي توجد الناس في المدن، أما في الضواحي فيجب أن نجد مباني الاستجمام ضمن حدائق كالجنة". حيث شكلت مشاريع "ليدو" مرحلة هامة من مراحل تخطيط المدن في فرنسا، وكان لها الأثر الكبير على تطور مفهوم عمارة وتخطيط المناطق الصناعية.



المخطط [٢-٦]: مدينة باريس وضواحيها في ثلاثينيات القرن العشرين.
المصدر: الملا، زياد، نظريات تخطيط المدن، ص ١٦٨.

[١] عابدين، محمد يسار، "العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، الجيزة، جمهورية مصر العربية، آب ١٩٩٨م، عن: أبو العطا، طارق، "المدن والضواحي الثانوية كحل للتوسع الحضري (دراسة مقارنة عالمية)"، ص١٥٢.

١ ـ ٢ تجارب دول الشرق الأقصى:

١ ـ ٢ ـ ١ التجربة اليابانية (مدينة طوكيو):

يبلغ عدد سكان دولة اليابان حوالي (١٢٨,٢) مليون نسمة بحسب احصاء عام ٢٠٠٦م، ويبلغ عدد سكان عاصمتها طوكيو (١٢,٧) مليون نسمة ضمن مساحة تقدر بحوالي ٢,١٨٧ كم٢.[١] وفي فترة الحرب العالمية الثانية تم تدمير المدن الرئيسية الكبيرة بشكل كبير في اليابان، وهدم ٢٨% من الأحياء في طوكيو، وحرق ١٥,٩٠٠ هكتار خلال الحرب، أي حوالي ٥٠% من المنازل وخسارة ٣ ملايين شخص لمساكنهم.

وبعد إنتهاء الحرب العالمية الثانية في آب ١٩٤٥م، بدأت حملة اليابان في جهود الإحياء من دمار الحرب عام ١٩٤٦م، وتم آنذاك إصدار قانون خاص للتخطيط العمراني. وكان الهدف الرئيسي من هذا القانون هو توفير مساكن شعبية وإعادة بناء المدن المهدمة. وعند عودة النمو الاقتصادي الياباني إلى مساراه، تحسنت نسبة الولادة الطبيعية، وتسارعت وتيرة الهجرات الاجتماعية إلى العاصمة مرة أخرى، وضاعف العمران السريع من عدد المدن والسكان الحضر، ونتج عن ذلك تزايد المساحات العمرانية بأربعة أضعاف بين الخمسينات والستينات. **وفي عام ١٩٦٧م أصبح الاقتصاد الياباني ثاني أكبر اقتصاد في العالم. أي خلال عشرين سنة فقط استطاعت اليابان استعادة مكاناتها بين الاقتصاد العالمي والنهوض العمراني بمدنها وأقاليمها.** [٢]

١ ـ ٢ ـ ١ ـ ١ استراتيجية التنمية في اليابان:

قامت التجربة اليابانية في تنمية المدن على **هدف تحويل هذه التنمية** من مساكن في الضواحي اليابانية إلى مدن معتمدة على ذاتها **(سياسة تنمية الريف)**. وبدأت تجربة **"تنمية المدن الجديدة"** في اليابان "كضواحي سكنية"، وأصبح التدفق السكاني إلى المناطق العمرانية الرئيسية سريعاً جداً، خاصةً بعد الحرب وحتى الستينات. ومن حسن الحظ كانت "سياسة تنمية النقل العمراني" تضع شبكة النقل الجماعي الكثيفة في أولوياتها (السكك الحديدية)، لربط أماكن العمل بأماكن السكن. لذلك تمت تنمية مدن جديدة بهدف توفير المنازل في البداية، وفي الثمانينات، تم بذل المزيد من الجهد والتركيز على تحقيق وجود "المدن ذات الوظائف المتعددة، وليس السكنية فقط".[٢]

١ ـ ٢ ـ ١ ـ ٢ نشأة ومخطط مدينة طوكيو:

أصبحت مدينة طوكيو عاصمة لليابان في القرن السادس عشر الميلادي. وفي بداية القرن السابع عشر، بدأ عدد سكان طوكيو يتزايدون بشكل سريع جداً، وأصبحت كلاً من المدينتين لندن وطوكيو من المدن الكبرى، حيث أصبحت تضم أكبر عدد سكان في العالم يزيد عن المليون نسمة وذلك بحلول القرن الثامن عشر، وأصبحت طوكيو ولندن من المدن المليونية الكبرى، وتسمى كلاً منهما "بلندن الكبرى" و"طوكيو الكبرى". وضمت طوكيو لحدودها الحضرية بعض المناطق الريفية كمناطق توسع عمراني، وأصبحت المناطق الإدارية لطوكيو تتوسع شيئاً فشيئاً وبالتدريج، وأحياناً على حساب المناطق الزراعية.[١]

وكان المفهوم الأساسي الذي تضمنته **المرحلة الأولى** من إحياء مدينة طوكيو هو: (الحد من توسع المناطق المعمورة، إنشاء الحزام الأخضر وإنشاء المدن التابعة).

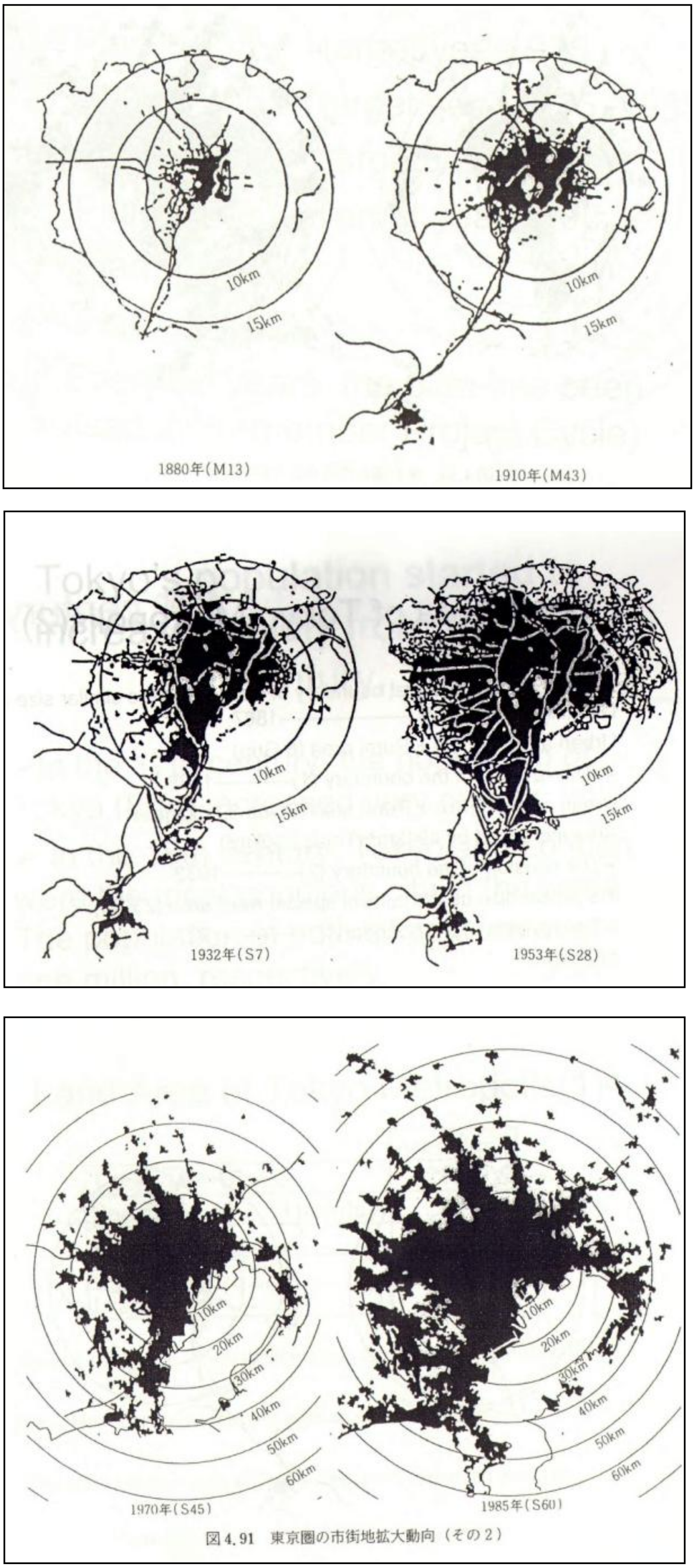
أما **المرحلة الثانية** فقد اهتمت بالأراضي التي توسعت عشوائياً، حيث تم تشذيب حدود المدينة الجديدة وحدودها الإدارية وتسويتها، وخاصة حول محطات السكك الحديدية الرئيسية، وتم النظر إلى النقل الجماعي (السكك الحديدية) كعنصر أساسي في تنمية المدن الجديدة في اليابان، وتم بذل جهود كبيرة في إنشاء السكك الحديدية من أجل ربط المدينة الأم "طوكيو" بالمدن الجديدة. وكان الهدف الأساسي من ذلك هو جذب السكان والشركات، بالرغم من أن المدن الجديدة في اليابان ليست مكتفية ذاتياً تماماً في ذلك الوقت، إلا أنه كان هناك علاقة واعتماد متبادل مع المدينة الأم والمدن المجاورة. وتم تنمية الفعاليات التجارية قرب محطات الانطلاق للسكك الحديدية وحيث كانت تلك بداية الازدهار الاقتصادي والتنمية التجارية في تلك المناطق.[٢]

يوضح المخطط [٢-٧] تطور النمو العمراني لمدينة طوكيو من القرن التاسع عشر وحتى الثمانينات من القرن العشرين.

---

(1) K.Takahashi, "Case Study: Tokyo Metropolitan Area", JICA Programe, Deputy Team Leader, 10th February, 2007.

[٢] تاكاهاشي، كينجي، "تنمية المدن الجديدة في اليابان (من مساكن في الضواحي إلى مدن معتمدة على الذات)"، فريق الجايكا الياباني، ٢٨ تشرين الأول، ٢٠٠٧م.



المخطط [٢-٧]: التطور العمراني لنمو مدينة طوكيو من القرن التاسع عشر وحتى الثمانينات من القرن العشرين.

المصدر: K.Takahashi, "Case Study: Tokyo Metropolitan Area", JICA, Deputy Team Leader, 10th February, 2007

١ ـ ٢ ـ ١ ـ ٣ المخطط التنظيمي لمدينة طوكيو:

كان المخطط التنظيمي لمدينة طوكيو يعدّل كل عشر سنوات كإعادة دراسة وتنظيم له، بحيث يأخذ بعين الاعتبار حساب الزيادات السكانية كهدف في تطوير المخطط، وأخذاً بعين الاعتبار أيضاً للحزام الأخضر المحيط بالمدينة، وحساب المناطق الريفية والحضرية وتزايد أعداد السكان، وأصبحت هناك ضرورة وحاجة لإنشاء خطوط نقل السكك الحديدية والمحطات للربط بين المدينة والمدن الجديدة، فظهرت الحاجة إلى ما يلي:

- توزيع التركز السكاني من مركز المدينة الواحد إلى عدة مراكز عمرانية ثانوية محيطة، وهو ما يتوجب القيام به بسرعة (أسوة بتجربة لندن).
- الاستمرار في تعديل المخطط التنظيمي فترة كل عشر سنوات، وذلك بما يتناسب مع الزيادات السكانية.
- تحقيق عملية **إصدار القوانين لتعديل الأراضي والتنظيم العمراني**، ونشر الوعي الوطني.
- **استمرار الحفاظ على الحزام الأخضر.**
- الأخذ بعين الاعتبار قضايا الإنتاج الزراعي كمورد للاقتصاد الياباني.
- بناء الشوارع المحيطية وخطوط النقل الشعاعية وتوفير وسائل النقل كضرورة لحل مشكلة التركز السكاني.[١]

وأصبحت البنية العمرانية للإقليم أحادية المركز وخطيرة وجدية. وفي السبعينات والثمانينات من القرن العشرين **تغيرت السياسة لإيجاد "مدن جديدة متعددة الوظائف" بدلاً من "الضواحي السكنية"**. وتم اقتراح عدد من المدن الجديدة على محيط مدينة طوكيو كحلول للتوزع السكاني وتخفيف الضغط عن مركز المدينة وهي (مدينة تشيبا، مدينة كوهوكو، مدينة تسوكوبا العلمية ومدينة تاما). ويوضح كلاً من المخطط [٢-٨] والجدول [٢-١] هذه المدن الجديدة المقترحة. وتم تعيين سبع مراكز عمرانية ثانوية بين عامي ١٩٥٨م و١٩٩٥م، وتم التعاون فيها ما بين القطاع العام والخاص لتحقيق التنمية العمرانية لهذه المراكز الثانوية.[٢]

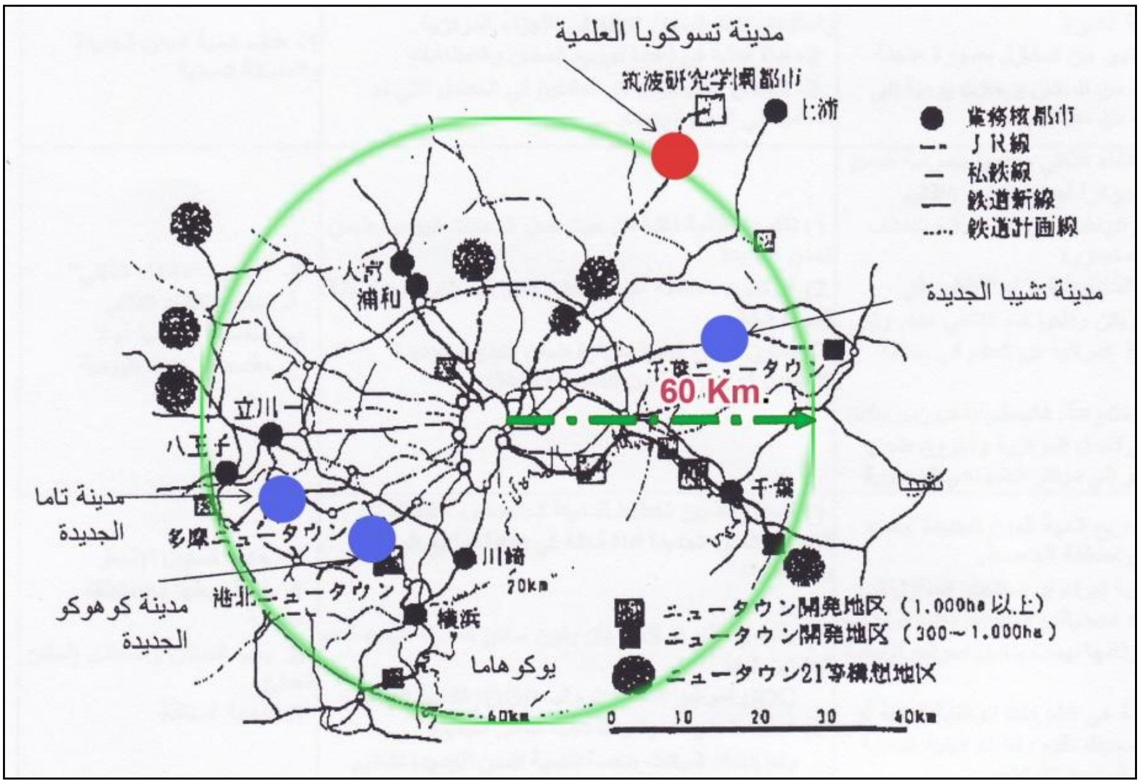
	مدينة تشيبا الجديدة	مدينة كوهوكو الجديدة	حديقة تسوكوبا العلمية	مدينة تاما الجديدة
الموقع	٣٥ كم من الشرق والشمال الشرقي لمدينة طوكيو	٢٥ كم إلى الجنوب الشرقي من مدينة طوكيو	٦٠ كم إلى الشمال من طوكيو	٣٠ كم من غرب مدينة طوكيو.
المساحة	١,٩٣٣ هكتار	٢,٥٣٠ هكتار	٢,٦٩٦ هكتار	٢,٩٨٤ هكتار
عدد السكان المخطط	١٩٤,٠٠ نسمة	٣٠٠,٠٠٠ نسمة	٢٢٠,٠٠٠ نسمة	٢٤٠,٧٠٠ نسمة
التوظيف المخطط	—	٢٢٠,٠٠٠ نسمة	١٠٠,٠٠٠ نسمة	١٢٨,٦٨٨ نسمة
قانون التنمية	تنمية أراضي سكنية جديدة	تعديل الأراضي	تنمية أراضي سكنية جديدة وتعديل الأراضي	تنمية أراضي سكنية جديدة وتعديل الأراضي
استعمالات الأراضي / السكني /	%٣٥,٦٠	%١٤,١٠	%٢٤,٧٠	%٣٦
استعمالات الأراضي / غير السكني /	%٢٨,٨٠	%١٤,٨٠	%٥٨,٦٠	% ٢٧,٤٠
استعمالات الأراضي / استخدامات عامة /	%٣٥,٥٠	%٣١	%١٦,٧٠	%٣٦,٦٠
سنة بداية التنمية	١٩٦٧م	١٩٦٩م	١٩٦٦م	١٩٦٥م
سنة افتتاح المدينة الجديدة	١٩٧٩م	١٩٨٣م	١٩٧٤م	١٩٧١م

الجدول [٢-١]: المدن الجديدة في مدينة طوكيو الكبرى.

المصدر: تاكاهاشي، كينجي، "تنمية المدن الجديدة في اليابان"، فريق الجايكا الياباني، ٢٨ تشرين الأول، ٢٠٠٧م.

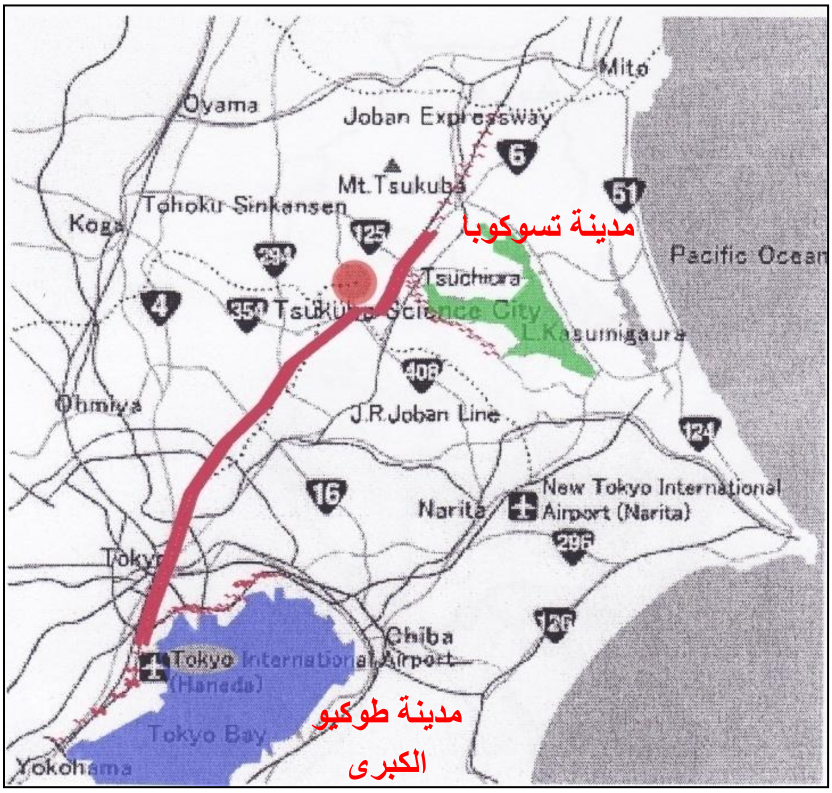
(1) K.Takahashi, "Case Study: Tokyo Metropolitan Area", JICA Programe, Deputy Team Leader, 10th February, 2007.

[٢] هاشيموتو، كينجي، "المركز العمراني الثانوي للواجهة المائية في طوكيو (مركز شينجوكو العمراني الثانوي)"، فريق الجايكا، ١٩ تشرين الثاني، ٢٠٠٧م.



المخطط [٢- ٨]: توزع المدن الجديدة حول مدينة طوكيو الكبرى.

المصدر: تاكاهاشي، كينجي، "تنمية المدن الجديدة في اليابان"، فريق الجايكا الياباني، ٢٨ تشرين الأول ٢٠٠٧م – بتصرف.



المخطط [٢- ٩]: مدينة تسوكوبا العلمية، وموقعها بالقرب من العاصمة طوكيو.

المصدر: سوزوكي، سيشيرو، "مدينة تسوكوبا العلمية"، فريق الجايكا الياباني، ٨ تشرين الثاني ٢٠٠٧م – بتصرف.

وفيما يلي سيتم عرض إحدى تجارب هذه المدن الجديدة على محيط مدينة طوكيو، وهي مدينة "تسوكوبا العلمية": [١]

١ ٢ ١ ٤ تجربة "مدينة تسوكوبا العلمية":

تم اعتماد مشروع مدينة تسوكوبا العلمية من قبل مجلس الوزراء عام ١٩٦٣م، وتم استكمال معظم مؤسسات البحث وشبكة البنى التحتية الأساسية في الثمانينات، وتم بعد ذلك بناء المنطقة المركزية للمدينة بالتدريج.

- **الموقع ودرجة التنمية:**

تبعد مدينة تسوكوبا العلمية حوالي ٦٠ كم عن طوكيو في الجهة الشمالية الشرقية. وتغطي المدينة مساحة ٢٤,٨٠٠ هكتار من الجزء الجنوبي من مقاطعة إيباراغي، التي ترتفع (٢٠م - ٣٠م) عن سطح البحر. [٢]

- **عدد السكان حسب المخطط التنظيمي:**

كان عدد السكان المخطط في المصور التنظيمي الأصلي حوالي ٢٢٠,٠٠٠ نسمة، بينما وصل عدد سكان المدينة إلى ٢٠٠,٠٠٠ نسمة في أكتوبر ٢٠٠٥م، وتم التخطيط في المخطط التنظيمي ليستوعب ٣٥٠,٠٠٠ نسمة كهدف في عام ٢٠٣٠ م. وكذلك تم التخطيط لأغلب مشاريع التنمية السكنية لتكون على طول خط السكك الحديدية السريع لتسوكوبا. وبدأ في عام ١٩٤٤م استملاك الأراضي وتنفيذ التنمية عليها واستملاكها حسب مسودات قوانين التنظيم العمراني. [٢]

- **الهدف من إنشاء مدينة تسوكوبا العلمية:**
  - تهدف مدينة تسوكوبا العلمية إلى تشجيع العلم والتكنولوجيا، وبأن تصبح مركزاً للأبحاث المتقدمة والتعليم العالي من خلال فعاليات المؤسسات الوطنية وجامعة تسوكوبا.
  - وتهدف أيضاً إلى إيجاد حل لمشكلة التركيز الكبير للسكان والصناعات في طوكيو، **والمساهمة في التنمية المتوازنة** في إقليم طوكيو الكبرى.

وتحتوي مدينة تسوكوبا على منطقة مركزية (منطقة بحثية و تعليمية) بمساحة ٢,٧٠٠ هكتار. ومركز انطلاق للباصات ومركز تسوق للمشاة، وتوجد في المدينة حوالي (٤٦) مؤسسة تعليمية وبحثية وطنية، وتتنوع مجالات البحث والتطوير فيها (البيولوجيا، الهندسة، التعليم وتقنيات البناء)، ويبلغ عدد العاملين في المؤسسات الوطنية حوالي ١٣,٠٠٠ شخص، منهم ٨,٥٠٠ باحث، ٤,٥٠٠ من العاملين في القطاع الخاص باختصاصات الهندسة الميكانيكية، الالكترونيات والكهرباء.

وتم تنمية المنطقة التعليمية والبحثية فيها بالكامل، حيث تم انشاء الطرق الشريانية في جهة شمال – جنوب، شرق – غرب، وتأمين البينة التحتية اللازمة من (انفاق مشتركة، ونظام تدفئة وتكييف مركزي، وشبكة طرق للمشاة ونظام بث تلفزيوني فضائي). [٣]

- **المخطط التنظيمي لمدينة تسوكوبا:**

وتم إنشاء خط السكة الحديدي السريع بين تسوكوبا وطوكيو، وارتفعت **إمكانيات التنمية** في تسوكوبا بشكل أكبر، وخصوصاً تنمية الأراضي على محور الخط الحديدي الواصل بين المدينتين. المخطط [٢-٩].

وقبل تنفيذ المخطط التنظيمي فقد تم مراجعته وتعديله **بهدف جعل مدينة تسوكوبا مدينة معتمدة على ذاتها مستقلة خدمياً واقتصادياً، وبحيث تكون التنمية فيها صديقة للبيئة.** وتم استناد التنسيق والمبادرة من الحكومة على مرسوم "انشاء مدينة تسوكوبا العلمية" ومرسوم " تحديد مراكز تشجيع انشاء المدن الأكاديمية الجديدة".

---

[١] السبب في اختيار تجربة هذه المدينة الجديدة تحديداً، هو مدى الاستفادة اللاحقة من تطبيق مفهوم هذه التجربة على الواقع الموجود ضمن محور الدراسة في البحث، في واقع الاستثمار التعليمي على المحور ووجود الجامعات الخاصة عليه، وسيتم التفصيل أكثر في الفصل السابع – واقع الاستثمار التعليمي.

[٢] سوزوكي، سيشيرو، "مدينة تسوكوبا العلمية"، فريق الجايكا الياباني، ٨ تشرين الثاني ٢٠٠٧م.

- **الفرق بين انجلترا واليابان من حيث تنمية المدن الجديدة:**

يوضح الجدول [٢-٢] الفرق بين كلاً من تجربتي مدينتي "لندن الكبرى" و"طوكيو الكبرى"، حيث أن طوكيو قد استمدت تجربتها من مدينة لندن، فلأي مدى قد نجحت هذه التجربة في استيعاب الزيادة السكانية والهجرات بعد الحرب وآثارها ؟ وماذا أضافت لتجربة لندن؟ وما هو الفرق بين هاتين التجربتين؟

وجه المقارنة	طوكيو / اليابان	لندن / انجلترا
هدف تنمية المدن الجديدة والمنطقة المعنية.	١ -استجابة للطلب العاجل على المنازل في المناطق العمرانية الكبرى. ٢ -توفير عدد كبير من المساكن وبصورة سريعة. ٣ -ذهاب العديد من السكان برحلات يومية إلى الأجزاء المركزية من مدينتهم الأم.	١ -خلص التركيز الكبير على المناطق الكبيرة الرئيسية واستيعاب عدد السكان الزائد في الأجزاء المركزية. ٢ -أداة فعالة في إعادة توزيع السكان والصناعات. ٣ -السكان الرئيسيون هم العاملين في المعامل التي تم إنشائها في المدن الجديدة.
مفهوم الاكتفاء الذاتي • **هدفه** • **منفصلة فيزيائياً أم لا** • **مقصد الرحلات اليومية**	١ -لم يكن الاكتفاء الذاتي مطلوباً ضمن المدن الجديدة. ٢ -بالرغم من التخطيط للحزام الأخضر في البداية، إلا أنه لم يكن واقعياً فتم التخلي عنه، وإنشاء أكبر منطقة عمرانية في العالم في طوكيو. ٣ -أماكن العمل متنوعة، فالبعض يذهبون في رحلات يومية إلى مناطق العمل المركزية وآخرون ضمن المدن الجديدة أو إلى مراكز الضواحي المجاورة.	١ -مكتفية ذاتياً من حيث جعل الرحلات اليومية ضمن المدن الجديدة. ٢ -أن تكون منفصلة عن المناطق العمرانية الكبيرة بواسطة الحزام الأخضر. ٣ -لتكون أماكن العمل متوفرة ضمن المدينة الجديدة بسبب وجود المعامل.
• **جهود تسهيل الانجاز وخطط ربطها مع منطقة العاصمة** • **جذب السكان والمعامل والجهة المنفذة.**	١ -تم تنظيم مشاريع تنمية المدن الجديدة حسب التخطيط الرئيسي لمنطقة العاصمة. ٢ وأعطيت أولوية الشراء والاستئجار في المنازل إلى الذين في البلديات المعنية. ٣ -الجهة المنفذة هي الشركات الوطنية العامة وحكومة الإقليم.	١ - هناك ربط بين تخطيط المدينة الجديدة ومخطط لندن الكبرى، والمدن الجديدة أداة فعالة في إعادة توزيع السكان والصناعات. ٢ - أخذت الحكومة مبادرات تنمية المدن الجديدة لتنظيم جميع النواحي.

الجدول [٢-٢]: الفرق بين تجربة مدينتي لندن وطوكيو.

المصدر: تاكاهاشي، كينجي، "تنمية المدن الجديدة في اليابان"، فريق الجايكا الياباني، ٢٨ تشرين الأول ٢٠٠٧م.

٢ - تجارب الدول العربية:

مقدمة:

يعتمد تخطيط المدن الجديدة في الدول العربية إلى حد كبير على الأفكار المستمدة من تجارب الدول الغربية، وبالذات التجربة الإنجليزية. ومن الصعب الحكم على مدى نجاح أو فشل أي تجربة للتنمية في هذه الدول إلا مع مرور فترة طويلة لا تقل من عشر الى عشرين سنة. وإن كانت بعض الدراسات تشير إلى أنه على الرغم من الجهود الضخمة التي تبذلها الحكومات في تحقيق التنمية العمرانية إلا أن العمران ما زال يعاني من فقر جمالي وتصميمي في هذه المدن، وسيتم عرض تجربتين عربيتين في كلاً من مدينتي: الرياض والقاهرة.

٢ ـ ١ التجربة السعودية (مدينة الرياض):

تقع مدينة الرياض في المنطقة الوسطى من المملكة العربية السعودية، وهي العاصمة السياسية والإدارية للمملكة. ويبلغ عدد سكان مدينة الرياض فيها اليوم حوالي خمسة مليون نسمة تقريباً، وأكثر من ثلثي سكان المدن في المملكة اليوم يقطنون في ثلاث مناطق فقط، وهي: الرياض، ومكة المكرمة والمنطقة الشرقية.

وشهدت مدن المملكة مثلها كمثل مدن الدول النامية نمواً حضرياً سريعاً في مدنها، نتج عنه الازدهار والطفرة الاقتصادية التي عمت البلاد منذ السبعينات، حيث قفزت نسبة السكان الحضر من ١٢% عام ١٩٦٠م،[١] إلى ٦٧,٦% في عام ١٩٩٣م، ونتيجة هذه الزيادة السكانية ظهرت العديد من المشاكل في المدن منها على سبيل المثال: الهجرة الداخلية للمدن، الازدحام المروري، التلوث، البطالة، نقص الخدمات ومن أهم هذه المشاكل؛ انقطاع العمران بين مباني الكتلة المبنية بسبب انتشار الأراضي الفضاء مما أدى إلى خلخلة النسيج العمراني وتحميل الدولة أعباء وتكاليف باهظة الثمن في سبيل مد الخدمات والمرافق.

وكان لاكتشاف البترول أثره في تطوير مدن المملكة حيث كان له دوراً هاماً في خلخلة المناطق وعدم توازنها العمراني، إضافة إلى دوره المهم في ظهور المدن في المنطقة الشرقية. فقد استطاعت المملكة وخلال فترة قصيرة مدتها ثلاثون سنة تقريباً أن تشهد التحضر السريع والتطور العمراني لمدنها. [٢]

٢ ـ ١ ـ ١ مراحل التطور العمراني في مدينة الرياض:

لقد عرفت الرياض التي أصبحت فجأة عاصمة بلد ذو اقتصاد مزدهر نمواً جعل منها خلال بضع سنوات مدينة حديثة ولقد بدأت النشأة الأولى للرياض منذ ثلاثة قرون، على جزء من موقع مدينة حجر القديمة، وكانت مركزاً لالتقاء طرق وقوافل التجارة التي تجوب بين شمال وجنوب الجزيرة العربية.

ونشأت الرياض في هذا الموقع المتميز كقرية صغيرة، تحيط بها قرى أخرى، وحولهم صحراء مترامية الأطراف فوق هضبة نجد. ويوضح المخطط [٢-١٠] مدينة الرياض القديمة بين أسوارها.

واستمر امتداد مدينة الرياض بين عامي ١٩٣٠م و ١٩٤٠م بشكل كبير فتأكد السكان من أمنهم وباتوا لا يهتمون لحماية الأسوار، واستلزم المد البشري تجاوز المدينة لحدودها الأساسية. ثم شهدت الرياض في نهاية تلك الفترة، وخلال العقد الأخير من حكم الملك عبد العزيز، بروز عدد من العوامل الهامة، أهمها:

- بدء تصدير النفط من المملكة، والاستفادة من عائداته في التعمير والتنمية.
- بدء تنفيذ خطة عامة لتوطين البدو.
- دخول الكهرباء للمدينة.
- افتتاح سكة حديد الرياض.
- توسع مدينة الدمام لربط العاصمة بالمنطقة الشرقية.
- افتتاح الوزارات وغيرها من الأجهزة الحكومية المركزية عام ١٣٧٥ هـ - ١٩٥٥م. [٣]

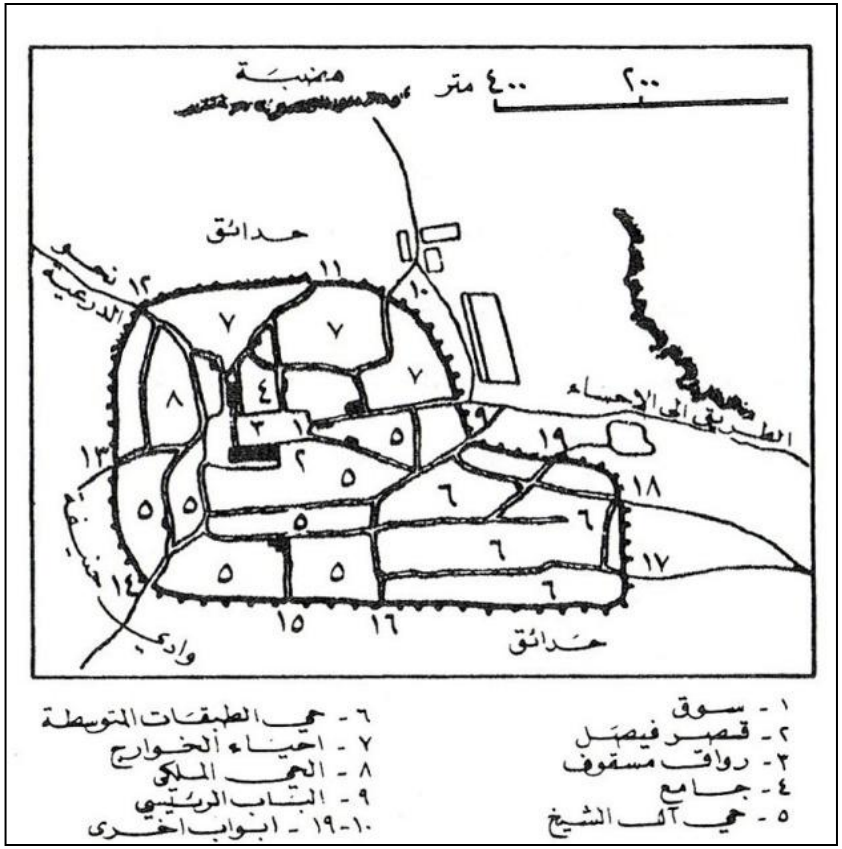
وخلال الربع الأخير من القرن الماضي بدأ التطور العمراني في مدينة الرياض يأخذ منعطفاً جديداً، فقد انطلقت حركة التعمير السريعة في أنحاء المدينة والمناطق المحيطة بها بصورة مذهلة، موجِدةً عدداً كبيراً من الأحياء الجديدة. [٣]

---

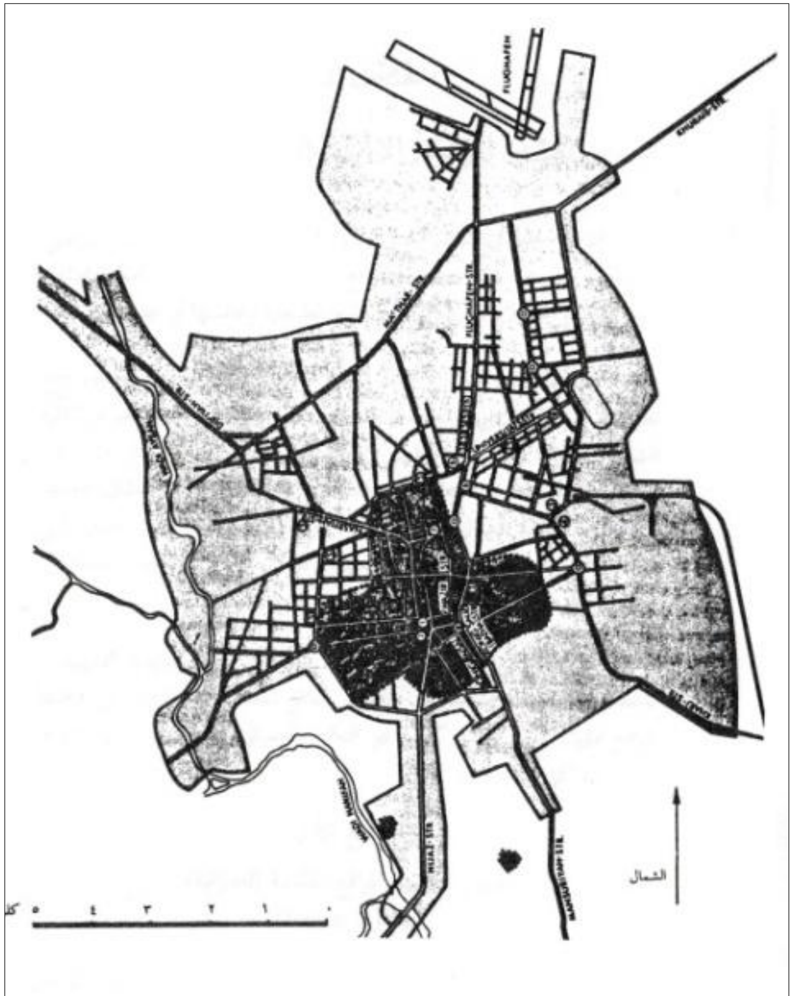
[١] فادن، ليلى، "مظاهر اختلال التوازن العمراني للنمو الحضري (دراسة تطبيقية على بعض مدن المملكة)"، السعودية، ١٩٩٩م، المقدمة، ص ب، عن: كلارك جون، ١٤٠٠هـ، ص ص ٤٢٣ – ٤٤١.

[٢] فادن، ليلى، (مرجع سبق ذكره)، ص ص ٤٤-٤٦.

[٣]موقع أمانة مدينة الرياض، www.alriyadh.gov.sa



المخطط [٢-١٠]: مدينة الرياض القديمة بين الأسوار.
المصدر: فارس، أديب، "الرياض - وثبة ازدهار في الصحراء العربية"، جامعة باريس، ١٩٨٣م.



خريطة تطور مدينة الرياض في ثلاث حقبات : ١٩٣٠ - ١٩٥٠ - ١٩٧٥م

المخطط [٢-١١]: خريطة تطور مدينة الرياض في الحقبات الثلاث (١٩٣٠م-١٩٥٠م- ١٩٧٥م).
المصدر: فارس، أديب، "الرياض - وثبة ازدهار في الصحراء العربية"، جامعة باريس، ١٩٨٣م

ويمكن القول بأن النمو الحضري في المملكة قد مر بثلاث مراحل متتالية:

- **مرحلة ما قبل النفط:** حيث تم في هذه المرحلة توحيد المملكة على يد الملك عبد العزيز، وكان معظم السكان يعيشون في البادية والواحات. وشهدت هذه المرحلة ظهور أول برنامج حضري استيطاني تمثل في توطين البادية، على يد الملك عبد العزيز، وأدى ذلك إلى تشجيع البدو الرحل على الاستقرار في المراكز العمرانية ذلك للعمل على تحسين أوضاع البدو وزيادة مدخولهم.[١] وحافظت الرياض خلال العشر سنوات الأولى من القرن العشرين على طابعها القديم، فلم يحدث فيها أي تطور مهم باستثناء استبدال الأسوار المهدمة وبعض المباني القديمة. وتابعت حدود المدينة انحناءها انطلاقاً من الجنوب في شكل نصف دائرة. وجدير بالذكر أن العوامل المناخية (هواء وحرارة) والطبوغرافية (حاجز وادي البطحاء) عملت بالنسبة للمدينة كمحددات نمو طبيعية ومناخية، ولم يتيسّر امتداد المدينة باتجاه الجنوب. ويتيح المخطط [٢-١١] رؤية مدينة الرياض تتوسع من عام ١٩٣٠م، في اتجاهاتها الثلاثة؛ وهي: الجنوب، الغرب والشمال، فيما حافظت على حدودها الشرقية، كما كانت قبل عشر سنوات.[٢]

- **مرحلة ما قبل خطط التنمية الخمسية (١٩٤٠م – ١٩٧٠م):** خلال هذه المرحلة بدأ إنتاج النفط بكميات تجارية وانعكس ذلك على نمو المدن وظهور مشاريع كبيرة لتوطين البادية، فبدأت العمالة تتدفق من الخارج للمشاركة في المشروعات التنموية التي رافقت زيادة عائدات النفط، وهنا توسعت بعض المدن خارج أسوارها، وظهرت أنماط جديدة من البناء؛ كالفلل والأبراج، وظهرت بعض المدن الجديدة؛ مثل الظهران ورأس التنورة، وتحولت الدمام القرية الصغيرة إلى مدينة كبيرة، وارتفعت نسبة التحضر نتيجة هجرة البدو للمدن وتدفق العمالة من الخارج.[٣]

- **مرحلة خطط التنمية الخمسية من (١٩٧٠م) حتى الوقت الحاضر:** شهدت هذه الفترة ظهور خطط التنمية الخمسية وإعداد المخططات الحضرية للمدن الكبرى (١٩٧٠م – ١٩٧٥م). المخطط [٢-١١]. وتعد هذه المرحلة فترة ازدهار غير مسبوقة للمدن وتوفير الخدمات والمرافق العامة نتيجة إنشاء أمانات البلديات.
ويوضح المخطط [٢-١٢] مراحل تطور مدينة الرياض منذ عام ١٩٣٠ حتى عام ٢٠٠٠م.[٣]

٢ ـ ١ ـ ٤ سياسة تنمية المدن في المملكة:

تتركز معظم مدن المملكة بشكل عام في ٥٩% من **محور التنمية (الشرقي – الغربي) في المملكة**، فيقتصر وجودها في مناطق الرياض والشرقية ومكة المكرمة والمدينة، في حين لا توجد مدن كبيرة خارج هذا المحور (الشرقي – الغربي).[٤] وكانت رغبة المملكة في وجوب إتباع سياسة واضحة لإدارة النمو الحضري فيها، وقامت بعرض الخبرة الأميركية في هذا المجال. [٥]

وتتضمن **أهداف سياسة تنمية المدن في المملكة** كالتالي:

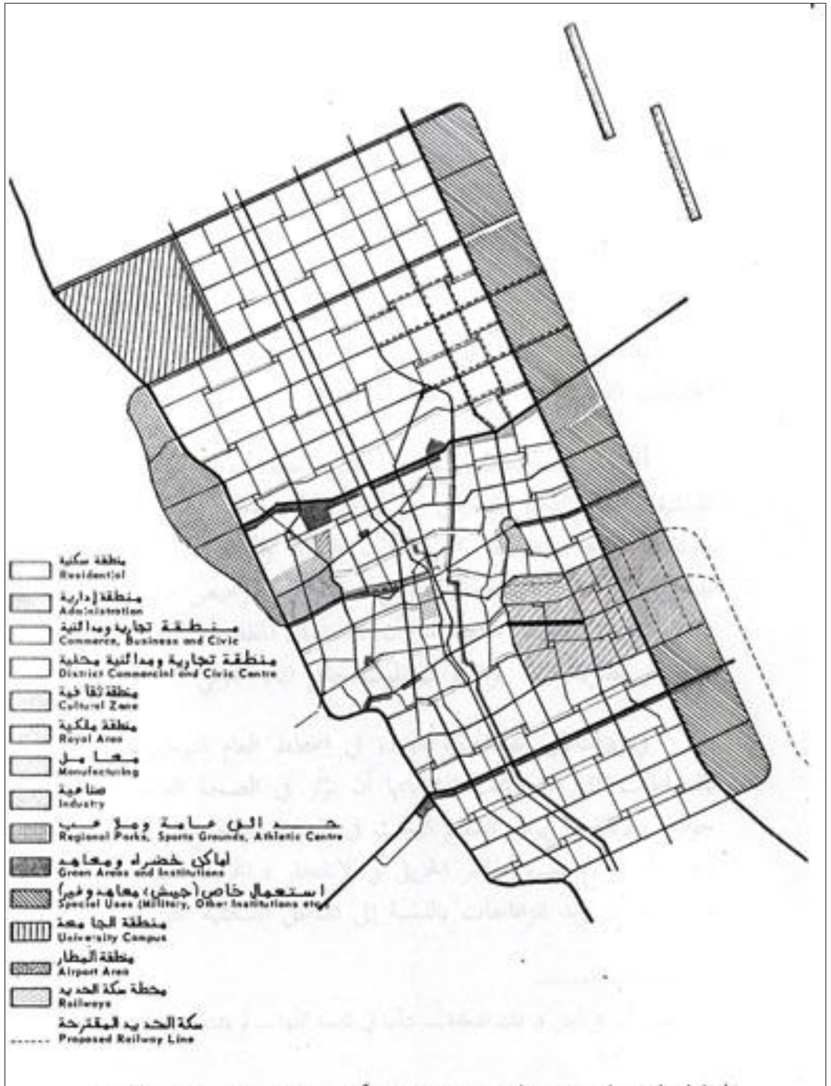
١ - تشجيع تنظيم الإنماء من أجل جعل المدن أكثر تناسقاً نتيجة للنمو الحضري السريع لها.
٢ - الإبقاء على البيئة الفطرية في المملكة من خلال المحافظة على المناطق الزراعية ببعض المدن فيها من خلال منع الانتشار العمراني عليها.
٣ - توفير الخدمات والمرافق العامة لجميع أحياء المدن.

بالإضافة إلى أنه يجب أن تكون **سياسة النمو فريدة في خصائصها**، لأنه سوف تطبق على ١٠٠ مدينة لكل منها خصائصها الاقتصادية والاجتماعية. [٥]

---

[١] الخريف، رشود، "التحضر ونمو المدن في المملكة العربية السعودية في الفترة (١٩٧٤م – ٢٠٠٤م)"، الكويت، ٢٠٠٧م، ص ص ٤١-٤٥.
[٢] فارس، أديب، "الرياض (وثبة ازدهار في الصحراء العربية)"، جامعة باريس، ط٢، ١٩٨٣م، ص ص ١٥١ -١٥٤.
[٣] الخريف، رشود، (مرجع سبق ذكره)، ٢٠٠٧م، ص ص ٤١- ٤٥.
[٤] الخريف، رشود، ٢٠٠٧م، ص ١٣٦.
[٥] فادن، ليلى، "مظاهر اختلال التوازن العمراني للنمو الحضري (دراسة تطبيقية على بعض مدن المملكة)"، السعودية، ١٩٩٩م، المقدمة، ص ل.





المخطط العام التوجيهي المقترح من قبل مكتب دوكسياديس في ١٩٧١م

(من اليمين) / المخطط [٢-١٢]: مراحل تطور مدينة الرياض من عام (١٣٥٣هـ - ١٩٣٢م) حتى عام (١٤٢١هـ - ٢٠٠٠م).

المصدر: موقع أمانة مدينة الرياض، www.alriyadh.gov.sa.

(من اليسار) / المخطط [٢-١٣]: المخطط التوجيهي المقترح من قبل مكتب دوكسياديس عام ١٩٧١م.

المصدر: فارس، أديب، "الرياض - وثبة ازدهار في الصحراء العربية"، جامعة باريس، عام ١٩٨٣م.

٢ ـ ٤ ـ ٣ المخطط الهيكلي لمدينة الرياض:

وضع أول مخطط لمدينة الرياض في الخمسينات من القرن العشرين الميلادي. كمرحلة أولى، ومن ثم تم استعراض سياسات إدارة النمو في الدول المتقدمة (انجلترا والولايات المتحدة الأميركية) من قبل الخبراء المخططين في المملكة، ورأى المهتمون بتخطيط المدن، انه لكي يوفقوا في اختيار أسلوب وسياسة ناجحة لعلاج مشكلات التخطيط العمراني ونمو المدن السريع الذي صاحب الطفرة الاقتصادية منذ عام ١٩٧٠م، فلا بد من اتخاذ إحدى السياسات للدول السابقة وذلك بما يتناسب مع طبيعة البلاد. وقد رأى الخبراء في التجربة البريطانية من حيث تطبيق سياسة الحزام الأخضر والتي اقتصر تطبيقها فقط على المدن الكبرى مثل (مدينتي لندن وليتشروت)، عنصراً يمكن الاستفادة منه وهو توفير الخدمات الحضرية للسكان، **لكن دون إتباع سياسة الحزام الأخضر** والتي تتعارض مع هدف السياسة الإنمائية السعودية الداعية إلى توجيه وتنظيم نمو المدن على مراحل تتماشى مع مراحل خطط التنمية. وبالنسبة للتجربة الأميركية، فقد اتضح تباين سياسة الدولة فيها من مدينة لأخرى، فكان هناك سياسة خاصة تختلف باختلاف أهدافها واستراتيجياتها، والتي تهدف لتوفير الخدمات الحضرية والتقليل من الامتداد العشوائي، وهذا ما يظهر توافق هذه الأهداف مع الهدف السعودي في إدارة نمو المدن، إلا أن المملكة أرادت تطبيق سياسة موحدة لإدارة نمو ١٠٠ مدينة، على الرغم من وجود تباينات فيما بينها من الناحية الاقتصادية والاجتماعية، وبالتالي كان لابد لتلك السياسة أن تكون **مرنة** لتشمل تلك التباينات، ولتكون شاملة محققة لأهداف عديدة.[١] وقد تم التعاقد مع مكتب استشاري دوكسيادس (DOXIADIS)، لوضع مخطط لمدينة الرياض، المخطط [٢-١٣]. والذي اعتمد من قبل الدولة عام ١٩٦٨م، ووضع قيد التنفيذ في عام ١٩٧٣م.[٢]

وتبنت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض منهجية عمل مبتكرة في إعدادها للمخطط الاستراتيجي الشامل للعاصمة السعودية، تجعل من التخطيط والتطوير الشامل لجميع قضايا التنمية الحضرية في المدينة عملية مستمرة لا تنحصر في إطار مخطط يعد في فترة معينة ثم ما يلبث أن يفقد كثيراً من مقوماته نتيجة تغير الظروف والمعطيات التي بني عليها.[٣] ويستجيب المخطط الهيكلي لمدينة الرياض للاحتياجات السكانية المتوقعة حتى عام (١٤٤٢هـ - ٢٠٢٠م). ويضع تصورات عامة للتنمية والرؤية المستقبلية للمدينة، ويعالج مختلف قضايا التنمية الحضرية فيها. ويحدد متطلباتها الرئيسية، عبر نظرة شاملة لجميع جوانب التنمية. **ويحدد محاور النمو وأنماط التطوير** المناسبة، على أن يكون مختلفاً عن المخططات التي سبق إعدادها للمدينة، ويتلافى الأخطاء التي وقعت فيها تلك المخططات. **وأن يكون مستمراً ومتجدداً**، وقادراً على التعامل مع المستجدات بحركة مستمرة، ويتسم بالنظرة الشاملة لجميع جوانب التنمية والتطوير.[٣]

وفي ظل مسؤوليات الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض نحو التخطيط والتطوير الشامل للعاصمة، أقرت الهيئة إعداد المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض والذي يعد بمثابة قاعدة تخطيطية إستراتيجية، وقد نتج عنه رؤية مستقبلية للمدينة لمدة خمسين عاماً المقبلة، وإطار استراتيجي يتكون من خطط وسياسات للتنمية حتى ٢٥ سنة المقبلة.

وتهدف الإستراتيجية العمرانية في المملكة إلى تحقيق تدرج هرمي للمدن والقرى وتحديد أقطاب نمو وطنية وإقليمية ومحلية، ومن أهم العناصر الأساسية المقترحة من أجل تحقيق أهداف هذه الاستراتيجية هو **تعيين محاور تنموية** بين مناطق النمو الحضرية والريفية والتي يمكن عن طريقها **تحقيق التنمية الشاملة** لمختلف المناطق، والاستغلال الأمثل للعائدات الاقتصادية المتوقعة لمراكز النمو المختارة[٢] **وهنا يتمثل مفهوم محاور التنمية في التجربة السعودية.**

---

[١] فادن، ليلى، "مظاهر اختلال التوازن العمراني للنمو الحضري (دراسة تطبيقية على بعض مدن المملكة)"، السعودية، ١٩٩٩م، ص ص ٩١- ٩٣.

[٢] فادن، ليلى، (مرجع سبق ذكره)، السعودية، ١٩٩٩م، ص ٦٩.

[٣] من موقع أمانة مدينة الرياض، www.alriyadh.gov.sa، عن: جريدة الاقتصادية، مقال بعنوان: "مخطط الرياض الاستراتيجي يصنع الجيل الأول من المخططين السعوديين"، ١٨ صفر ١٤٣٠هـ.

٢ ـ٢ التجربة المصرية (مدينة القاهرة):

تعتبر مدينة القاهرة الكبرى العاصمة السياسية والإدارية للجمهورية العربية المصرية والتي بلغت الكثافة السكانية فيها عام ١٩٨٦م ١١٧٠ نسمة / كم٢، حيث يشير هذا المتوسط إلى أن مصر تحتل أعلى نسبة بين دول العالم من حيث الكثافة السكانية الفعلية.

وكانت المحافظات المصرية المختلفة سابقاً تعاني من نقص نسبي في مختلف الأنشطة والخدمات والمرافق العامة وانخفاض شديد في مستوى الدخل، في حين تتكدس هذه الأنشطة والخدمات في المحافظات الحضرية نتيجة لما تتمتع به من مزايا مكنتها من زيادة تأثيرها على المناطق التي حولها وزاد من الفوارق بين المحافظات.

وانقسم التوسع الحضري في مصر إلى عاملين اثنين؛ يتمثل الأول في النمو السكاني وأما العامل الثاني في التوزيع المكاني للسكان. وتوضح بيانات عام ١٩٧٦م أن نسبة ٩,٤% من إجمالي عدد السكان قد اتجهوا إلى المحافظات الحضرية الأربعة؛ وهي: (القاهرة ـ الإسكندرية ـ بور سعيد ـ السويس). ويمكن تقدير حجم المشكلة إذا ما علمنا أن هناك ما يقرب من ٨ مليون نسمة كان لا بد أن يخطط لاستيعابهم خلال الفترة ما بين عام ١٩٨٢م وحتى عام ٢٠٠٠م، وأن أي قصور في تلبية احتياجات التوسع العمراني سوف يعنى الاستمرار في التهام الأراضي الزراعية. واتضح فيما بعد أن القاهرة الكبرى قد تضخمت في الفترة من عام ١٩٤٥م وحتى عام ١٩٨٢م بنسبة قدرت بنحو ٢١٨%. ويوضح المخطط [٢-١٤] الزحف العمراني للقاهرة والذي كان يلتهم ٢٣٠ هكتار من الأراضي الزراعية.

وأصبحت حركة المواطنين داخل المدينة تشكل عبئاً ثقيلاً يقع على كاهلهم بصرف النظر عن مستواهم الاجتماعي أو الاقتصادي، وبدل أن تصبح المدينة مركزاً حضارياً يشع، أصبحت عبئاً اقتصادياً واجتماعياً على المواطن والدولة، فكان لا بد من الخروج من هذا المأزق، وبالتالي تركزت المحاور الرئيسية للحلول في:

- السيطرة على النمو السكاني بمستوياته إلى معدلات أقل من المعدلات الحالية
- تحقيق مزيد من التنمية الريفية والتي تحقق الاستقرار الاقتصادي وتقلل من معدلات الهجرة. [١]

٢ ـ٢ ـ١ إستراتيجية التنمية في مصر:

اعتمدت فلسفة **التنمية المكانية في مصر** منذ تطبيق الخطة الخمسية الأولى في الستينات من القرن الماضي على **استراتيجية التركيز**، أي تركيز الجهود التنموية والاستثمارات في عدد محدود من المحافظات (القاهرة والاسكندرية) بسبب محدودية الموارد والرغبة في تحقيق أعلى عائد منها في فترة وجيزة. ولقد أدت عملية التنمية الى إيجاد تفاوتات بين المحافظات المصرية، فعلى سبيل المثال، لم يكن الاهتمام بالصناعة يواكبه اهتمام بتوزيع عادل لها بين المحافظات المختلفة مما أثر أيضاً على توزيع البنية الأساسية وأدى الى زيادة الفوارق بينها، من جهة أخرى أدى تركز الصناعات في بعض المحافظات إلى وجود تيار هجرة شديد من المناطق التي لم تحظى باهتمام الحكومة المركزية. وتركزت **استراتيجيات التنمية العمرانية** في مصر بمحورين رئيسين؛ هما:

- **المحور الأول:** تنمية المناطق الصحراوية.
- **المحور الثاني:** الارتقاء بالهيكل العمراني القائم. [١]

٢ ـ٢ ـ٢ أهم ركائز إستراتيجية التنمية العمرانية في إقليم القاهرة الكبرى:

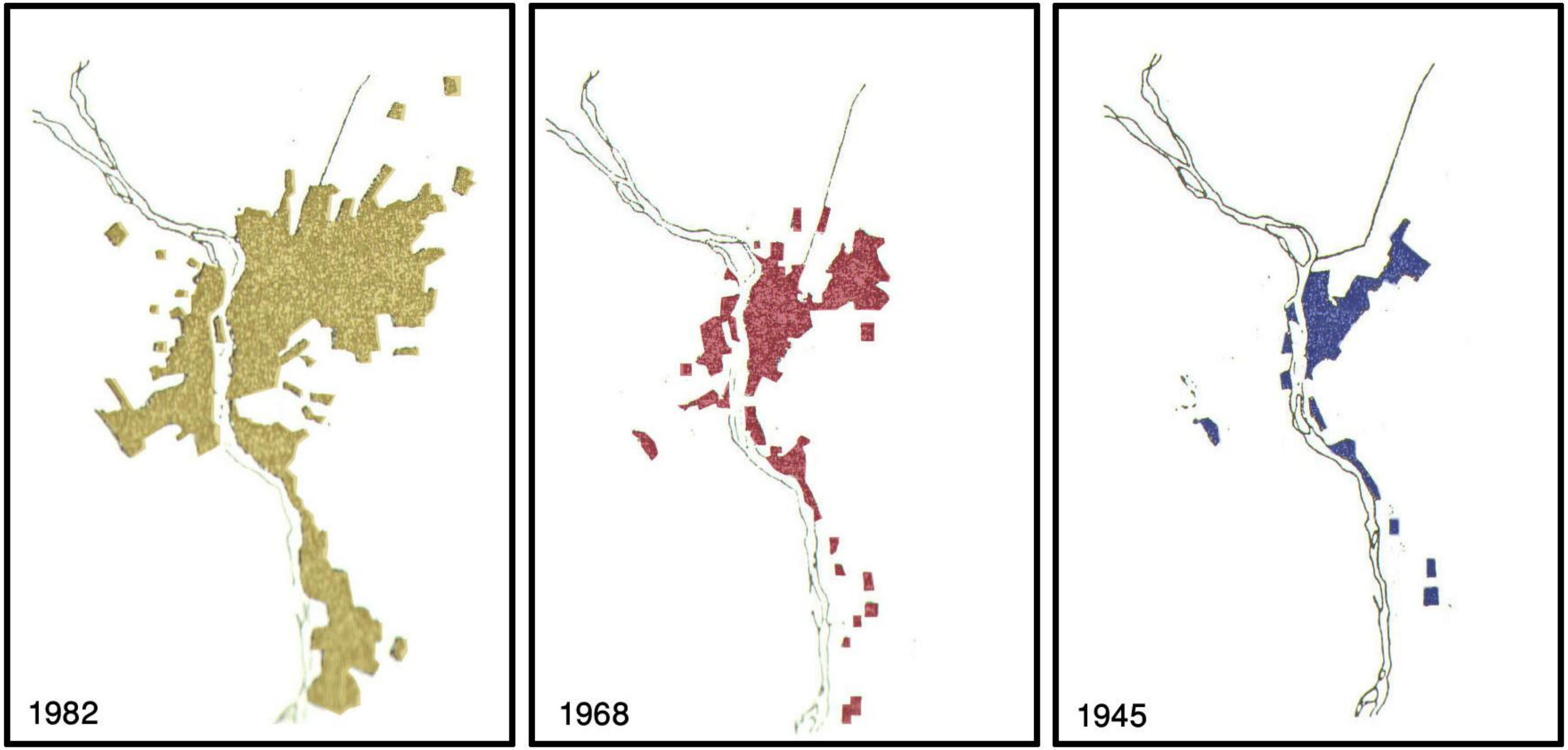
يتطلب حل مشاكل القاهرة الكبرى بالضرورة تبني إستراتيجية قومية للتنمية الحضرية وإقامة هيكل مناسب لتوجيه أعمال التنمية فيها، ويتضمن الأساليب الحكومية اللازمة لإدارة وتوجيه مجموعة متكاملة من البرامج المكانية والقطاعية، تتضمن عدة محاور رئيسية:

- خلخلة الكثافة السكانية بالمناطق المزدحمة وتهجير جانب من الزيادة السكانية لمناطق جديدة.
- إنشاء تجمعات ومدن جديدة توفر المقومات الاقتصادية.
- العمل على زيادة الكثافة السكانية بالمناطق الصحراوية والغير مأهولة بالسكان باستغلال الموارد المتاحة فيها وجعلها مناطق جذب بدلاً من كونها مناطق طرد. [٢]

---

[١] عابدين، محمد يسار، "العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، الجيزة، جمهورية مصر العربية، آب ١٩٩٨م، ص ص ٧ - ١٠.

[٢] عابدين، محمد يسار، (مرجع سبق ذكره)، ص ٥٦٣.



المخطط [٢-١٤]: التوسع العمراني للقاهرة الكبرى من عام ١٩٤٥م وعام ١٩٦٨م إلى ١٩٨٢م.

المصدر: عابدين، محمد يسار، محمد يسار، "العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)"، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، الجيزة، جمهورية مصر العربية، آب ١٩٩٨م،ص٦٩٣، عن: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، إقليم القاهرة الكبرى، التخطيط الهيكلي.

ولهذا الإقليم أهمية خاصة حيث يمثل سكان الحضر به نحو ٤٥% من إجمالي الحضر ويبلغ تعداد الحضر به عام ٢٠٠٠ م نحو ١٦ مليون نسمة، ولذلك تم اقتراح ما يلي:

- الحد من اتجاهات الهجرة إلى القاهرة وذلك من خلال تشجيع مناطق الجذب البديلة بإقليمي الإسكندرية والقناة والعمل على تنمية مناطق الطرد بإنشاء مدن جديدة.
- الإسراع بجهود خلخلة الكثافة السكانية بوسط القاهرة وذلك من خلال:

- إعداد عدد من المواقع الصالحة للتعمير بالمناطق الصحراوية المتاخمة وتخصيصها لمحدودي الدخل بالمناطق المزدحمة.
- العمل على تشجيع النمو الحضري بالمناطق الصحراوية بعيداً عن الأراضي الزراعية.
- نقل محور التنمية من اتجاه (شمال / جنوب) إلى اتجاه (شرق / غرب).
- وإعطاء الأولوية للمدن التابعة عن المدن المستقلة لارتفاع تكاليف الأخيرة وبالتالي لتقليل المخاطرة.[١]

وقد انعكست هذه السياسة على المخطط الهيكلي للقاهرة الكبرى حيث تم اقتراح إنشاء عشرة تجمعات عمرانية تساعد المدن الجديدة؛ ومنها: (مدينة ١٠ رمضان، ٦ أكتوبر، ١٥ مايو، بدر، الأمل، العبور) على وقف الزحف العمراني المتزايد على الأراضي الزراعية. لكن كان هناك العديد من المشاكل منها مسألة انخفاض حجم التمويل المتاح للمدن الجديدة واستنفاذ هذا التمويل في أعمال البنية الأساسية، إضافة إلى ضعف النظام الإداري، فكان من الطبيعي أن يتعثر معها نمو المدن الستة والتي كان من المقرر أن تستقطب أكثر من ثلث الزيادة السكانية للقاهرة الكبرى بعيداً عن الرقعة الزراعية المحدودة.[٢]

٢ ـ ٢ ـ ٣ أهداف إنشاء المدن الجديدة في مصر:

أنشئت المدن الجديدة فى مصر لأهداف عديدة، منها:

- تخفيف الضغط السكانى على المدن القائمة.
- إعادة رسم خريطة مصر السكانية والعمرانية.
- استثمار الموارد المتاحة فى صحارى مصر وسواحلها، إنشاء صناعات في مناطق محددة.
- زيادة الدخل القومي ودفع عجلة التنمية.

وتعاني هذه المدن من العزلة وقلة السكان قياساً لما خططت له هذه المدن، وذلك على الرغم مما تم فيها من استثمارات كبيرة في الأراضي والمرافق. وتتيح المدن والمجتمعات الجديدة فرص عمل بنحو ١,٨ مليون فرصة عمل واستيعاب للزيادات السكانية في التجمعات العمرانية العشرة المقترحة بالإضافة للمدن الجديدة الأخرى.[٣]

٢ ـ ٢ ـ ٤ التجمعات العمرانية والمدن الجديدة في إقليم القاهرة الكبرى:

بدأ إنشاء المدن الجديدة بخطة عام ١٩٧٧م، في مدينة العاشر من رمضان وصدر القرار الجمهوري رقم ٥٩ لسنة ١٩٧٩م بشأن التجمعات العمرانية الجديدة حيث حددت **مواقع هذه المدن والتجمعات وهي:**

- مدينة العاشر من رمضان.
- مدينة السادات.
- مدينة العامرية الجديدة.
- مدينة دمياط الجديدة.[٤]
- مدينة ١٥ مايو.
- مدينة ٦ أكتوبر.
- مدينة الصالحية.

وتمثل مفهوم **محاور التنمية** في التجربة المصرية في تحقيق **الربط العمراني** بين المدينة الأم والمدن الجديدة المحيطة **ككتلة عمرانية واحدة.**

---

[١] عابدين، محمد يسار، "العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)"، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، الجيزة، جمهورية مصر العربية، آب ١٩٩٨م، ص ٥٦٥ .

[٢] عابدين، يسار، (مرجع سبق ذكره)، عن: د. ربيع، مدي كامل، "التجمعات العمرانية الجديدة حول القاهرة الكبرى (رؤية نقدية)"، ص ٧٠٧.

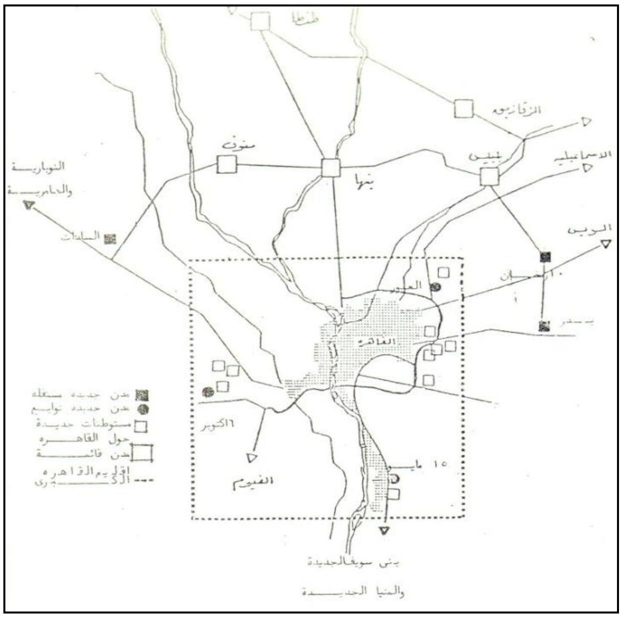
[٣] عابدين، يسار، عن: د. ربيع، مدي كامل، ص ٥٧٩.

[٤] عابدين، يسار، عن: د. ربيع، مدي كامل، ص ٥٧٢.

٢ ٤ ٥ أسس التوزيعات السكانية في القاهرة الكبرى:

تبلور في المخطط الهيكلي للقاهرة الكبرى أسس التوزيعات السكانية، المخطط [٢- ١٥]. حيث وضعت أربعة أسس للتوزيعات السكانية نذكرها على النحو التالي:

- **القطاعات المتجانسة:** حيث قسمت القاهرة الكبرى على (١٦) قطاع يخصص فيه لكل قطاع مركز رئيسي للخدمات ومدعم بشبكات المرافق والنقل الكافية. ويتوفر في كل قطاع فرص عمل لحوالي ٨٠% من القوة العاملة.
- **التجمعات العمرانية الجديدة:** يتم فيها إنشاء عشر تجمعات عمرانية جديدة تقدم بديلاً لوقف النمو العشوائي على أطراف الكتلة العمرانية للقاهرة. وتعتمد هذه التجمعات في تنميتها على تمويل القطاع الخاص، وتكون مواصفاتها مماثلة لتلك التجمعات الخاصة بالإسكان العشوائي.
- **محاور التنمية العمرانية: وهي تربط الكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى بأقاليم الجمهورية الأخرى وبالمدن الجديدة فيها مثل مدينة العاشر من رمضان، السادس من أكتوبر، الأمل، بدر،.... ألخ.**
- **الإقليم العمراني:** ويتم في إطاره التكامل والتنظيم الهيكلي على مستوى الإقليم. [١]



المخطط [٢-١٥]: المخطط الهيكلي للقاهرة الكبرى.

المصدر: عابدين، محمد يسار، "العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)، ص٦٩٣، عن: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، إقليم القاهرة الكبرى، التخطيط الهيكلي.

وقام المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية وممثلين المجتمع المصري مؤخراً بطرح **"مقترح المخطط الاستراتيجي للصحراء الغربية في إطار مفهوم محاور التنمية العمرانية"**، ضمن إطار إستراتيجية التنمية الشاملة لمصر حتى عام ٢٠٥٠م، والتي تهدف إلى عدم التقيد بالعنصر المكاني والجغرافي التقليدي للتنمية والذي جعلها تنحصر عبر قرنين من الزمان في وادي النيل والدلتا، والذي كان من أهم تداعياته: التكدس وظهور أشباه المدن، وتضم ٦٠% من السكان، بالإضافة إلى العشوائيات وتدهور الخدمات. وتشمل هذه الإستراتيجية:

- وضع وتحديد **رؤية مستقبلية** لمصر حتى عام ٢٠٣٠م.
- تخطيط **محاور النقل** وتحديثها حتى عام ٢٠٥٠م.
- وضع مخططات **للتنمية العمرانية** حتى ٢٠٣٠م. [٢]

وتقترح فكرة مشروع ممر التنمية العمراني، محوراً طولياً عملاقاً عبارة عن طريق واسع يصل العلمين شمالاً حتى وادي حلفا جنوباً، **ويمر بمناطق واعدة للتنمية**، وقد تبنته الحكومة، وكلفت وزارة التنمية الاقتصادية بدراسة المقترح له. وتستهدف الفكرة:

- اختيار لمحور طولي عن بعد ملائم لخلخلة الكتلة السكنية في الوادي، وفتح آفاق رحبة للتنمية.
- خلق فرص عمل في الصحراء الغربية.

وفكرة المحور الطولي العملاق تتكامل مع محاور عرضية لنقل السكان والمواد والمنتجات من شرق النيل إلى غربه، ومن غربه إلى أقصى الجنوب، والإطار المعدل الذي صاغته وزارة التنمية الاقتصادية، هو في توظيف للفكرة لأسلوب متكامل مع ما حدث ويحدث على أرض الواقع، بل هو تحويل الفكرة إلى سيناريو للمستقبل، وهناك مواقع زراعية وصناعية وسياحية وعمرانية وتعدينية جاهزة للاستغلال والتنمية. [٢]

---

[١] عابدين، محمد يسار، "العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)"، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، الجيزة، جمهورية مصر العربية، آب ١٩٩٨م، عن: د.ربيع، مدي كامل، "التجمعات العمرانية الجديدة حول القاهرة الكبرى (رؤية نقدية)"، ص ٦٩٩.

[٢] جريدة الأخبار في تاريخ ٢٩ تموز ٢٠٠٩م

... ومما سبق نستخلص التالي:

إن مشاكل أوروبا بواقعها العمراني في القرن التاسع عشر تشبه المشاكل التي تعاني منها دمشق اليوم بواقعها العمراني في القرن الواحد والعشرين، ولكن تدارك الأمور ووضع الخطط والرؤى الإقليمية ساعد في تفادي الأزمات المستعصية التي نشهدها اليوم.

وتعتبر التجربة البريطانية من أنجح التجارب وأكفأها على صعيد حلول استراتيجيات التوسع العمراني والسكاني، وذلك لكفاءة التخطيط وواقعية ودقة التنفيذ، كما أن الأجهزة المسئولة عن التنفيذ هي عبارة عن هيئات حكومية مستقلة.

بدء بتجربة مدينة لندن لما فيها من غنى تخطيطي في طرح الأفكار وحلول معالجة المشاكل التخطيطية والعمرانية، التي واجهت المدينة في ظل الظروف الصعبة، وخاصة بعد الحرب العالمية الثانية، وخلال فترة قيام الثورة الصناعية، إضافة إلى أن هذه التجربة كانت سبباً لولادة تجارب ناجحة أخرى في عواصم مدن وأقاليم تعتبر اليوم من أكثر الأقاليم تميزاً مثل تجربة كلاً من اليابان واندونيسيا.

وكانت أول مراحل التوسع السكاني نتيجة التدخل العشوائي للقطاع الخاص في حل أزمة التوسع السكاني والهجرات، وبالتالي ارتفعت أسعار الأراضي، مما أدى إلى تدهور الحياة الاقتصادية والعمرانية.

وكان الهدف من فكرة المدن الجديدة في لندن هو أن تكون بعيدة جداً عن العاصمة، بحيث لا يتمكن الانسان من الذهاب برحلة يومية واحدة (ذهاب – إياب) إلى العاصمة، وبالتالي جعل هذه المدن الجديدة مستقلة ذاتياً واقتصادياً بخدماتها ومراكزها التجارية، **أي ذات استقلال خدمي كامل**. ولكن تكمن المشكلة من هذه الفكرة، بأنه بعد الثورة الصناعية تطورت وسائل التكنولوجيا والاتصالات والمواصلات، وأصبحت وسائل النقل سريعة جداً، وبذلك استطاعت أن تربط بين العاصمة وتلك المدن الجديدة بسرعة وزمن قياسي أقل، مما جعل لندن نقطة جذب من اليسر والسهولة الوصول إليها. فكان الحل بجعل الرحلة الزمنية تستغرق من مدة ساعاتين إلى ثلاث ساعت ذهاباً فقط للوصول إلى مركز المدينة، وبالتالي تقل فرصة الذهاب بشكل يومي إلى العاصمة لندن.

وهذا ما تزال تعاني منه مدينة دمشق حتى اليوم من الهجرات الداخلية على مركز المدينة، فعلى الرغم من توفر فرص العمل لبعض الأشخاص على مسافة ١٠٠كم عن مركز المدينة، أي برحلة زمنية تستغرق (ساعة – ساعة ونصف)، إلا أنهم يقطعون هذه المسافة للوصول إلى مركز المدينة، بسبب **عدم الاستقلال الذاتي للخدمات في هذه المراكز.**

إن باريس مدينة ذات سياسة مركزية في التخطيط، وكان فيها عدة حلول للتوسع السكاني، إلا أنها فشلت لعدم قدرتها على مواجهة قوى الجذب الباريسي. واستبدلت الحلول المطروحة بعلاج إقليم باريس نفسه، عن طريق إنشاء خمسة مدن جديدة في ضواحي باريس لتحويل الضغط السكاني من المركز إلى هذه الضواحي. فكانت جميع القرارات مركزية مما أضعف من فاعليتها.

إن سبب اختيار التحدث عن التجربة اليابانية هو مدى استفادة هذه التجربة من التجربة الانجليزية، وتطبيقها بكفاءة شديدة. والمفهوم الأساسي الذي تضمنته **المرحلة الأولى** من أفكار لإحياء مدينة طوكيو متأثرة بتجربة "مخطط لندن الكبرى". حيث يبلغ عدد سكان اليابان بمعدل سبع مرات عن عدد سكان سورية، ومساحتها أكبر مرتين من مساحة سورية ومع ذلك استطاعت وفي فترة قياسية مدتها عشرون عاماً النهوض بالاقتصاد الياباني بعد الحرب العالمية الثانية.

وفي طرح تجربة الرياض لايوجد اختلاف عن تجربة دمشق في نمو المدينة القديمة فيها خارج الأسوار، ولكن طبيعة الظروف الاقتصادية، واكتشاف النفط في المملكة قد لعب دوراً هاماً في تطوير هذه المدينة والتنمية فيها، فيتبين مدى أهمية دور الظروف الاقتصادية في نمو وتنمية المدن.

أما القاهرة اليوم فهي بظروفها جميعها تشبه دمشق إلا إنها تزيد عنها في حجم السكان الهائل الذي تستوعبه وتستقبله يومياً ومع ذلك فقد اتخذت الحكومة الإجراءات والاستراتيجيات الضرورية نحو استيعاب الزيادة السكانية **من مدن جديدة ومحاور تنمية، ومراكز عمرانية.**

وهكذا كان هناك تغييرات جذرية في التخطيط العمراني المكاني **في النظرية والممارسة**، ولكن أين تقع التجربة السورية (مدينة دمشق) من سياسة حلول التنمية العمرانية وتحديد حدود المخطط الاقليمي لمدينة دمشق، وأين تقع تجربتها الخاصة بها بين تجارب المدن العربية والغربية ...؟؟ هذا ما سيتم استعراضه في الفصل القادم...

الفصل الثاني
"تجارب المدن في التنمية العمرانية"

١ - تجارب الدول الغربية

١-١ تجارب الدول الأوروبية

١-١-١ التجربة البريطانية (مدينة لندن)

١-١-٢ التجربة الفرنسية (مدينة باريس)

١-٢ تجارب دول الشرق الأقصى

١-٢-١ التجربة اليابانية (مدينة طوكيو)

٢ - تجارب الدول العربية

٢-١ التجربة السعودية (مدينة الرياض)

٢-٢ التجربة المصرية (مدينة القاهرة)

مقدمة

إن المدينة كائن حيوي دائم التطور والازدهار، وشخصية المدينة وكيانها تنبعث من طريقة تكوين المجموعات السكنية ومن معالمها الرئيسية وطريقة بنائها والتي يتضح منها ما إذا كانت المدينة سليمة التكوين أو غير ذلك، وان كل كائن حي وكل منطقة من المدينة لها حياتها الخاصة وطابعها المميز الذي يجب ان يتضح في التخطيط.

وإن النمو الديناميكي للحركة العمرانية والتطور التاريخي للنهضة العمرانية بالمدينة هما الأساس في تحديد شكل المدينة، خاصةً إذا كانت مدينة لها تاريخ حضاري وثقافي واجتماعي هام كمدينة دمشق، فيكون للمدينة نفوذاً غالباً ما يتسع خارج حدود الإقليم، وإن التطور التاريخي للمدينة والتطور الاقتصادي هما عاملان أساسيان لتغيير شكل المدينة.

- فمتى يبدأ التضخم بالمدينة ؟
- ومتى تبدأ المدينة بالنمو الطبيعي ؟

إن هذا يتطلب معرفة نمو اتجاه المدينة الإقليمي عمرانياً وعشوائياً، وكما ذكرنا فإن المدن الإقليمية تأخذ شكل الحركة العمرانية لها في صورة **محاور** أو على شكل كتل منبعثة من مركز المدينة الأصلي إلى خارج المدينة، نجد أن التعمير ينتشر على أطرافها أو خارجها، فاختلاف شكل التطور العمراني يعتمد على اختلاف اتجاه النمو سواءً كان ذلك في شكل محاور أو في شكل كتل، لذا لا بد من دراسة الفراغ العمراني ونمو السكان بالمدينة والتطور التاريخي والعمراني، إلى جانب التطور العشوائي على أطراف المدينة أو امتدادها سواء كانت كتل عمرانية داخل النفوذ الإداري أو خارجها، حيث يبدأ تشخيص الإقليم بالاعتماد على تطور النمو العمراني من خلال نشاط السكان وتطور وسائل النقل.

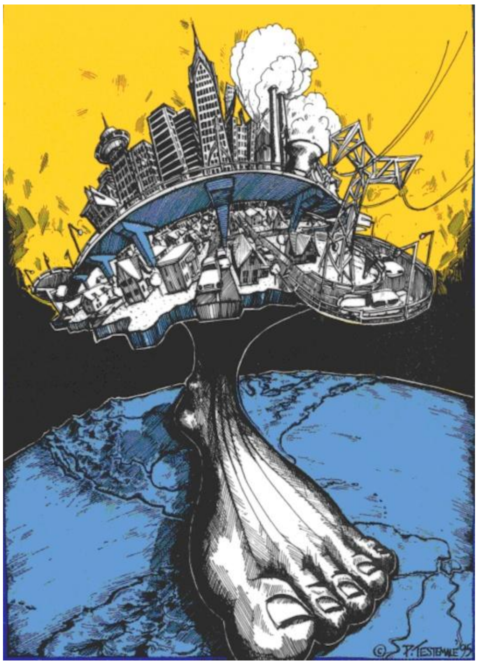
وهناك مقولة تتحدث عن مفهوم **"الأثر في المدن"**، مفادها التالي:

- **THE CONCEPT OF FOOTPRINTS**

(This is what we usually think of when we talk about **"City Footprints".** But we are talking about the "**Real City Footprints".** The equivalent amount of land, take necessary to build the city and keep it alive.)

مفهوم "الأثر":

ولتوضيح المعنى الصحيح لمفهوم الأثر نرى من الصورة [٣-١] المفهوم الحقيقي لما نسميه مفهوم "الأثر"، وهو **"الأثر الحقيقي لتضخم المدن وتوسعها"**، فالمدن العصرية تترك أثاراً هائلة على الأرض، وقد يكون هذا الأثر إما إيجابياً أو سلبياً أو كليهما معاً.



الصورة [٣-١]: أثر المدن العصرية على الأرض

١ - إقليم المدينة (مفهومه، عناصره، مستوياته، مساحته، أقسامه)

١-١ مفهوم إقليم المدينة

للتعرف على إقليم أي مدينة يجب معرفة مفهوم هذا الإقليم، عناصره وخصائصه. فالأصل أن **المدينة** هي فراغ يظهر من نفسه ويقيمها الريف، أي أن **المدينة** تخدم منطقة تابعة لها، والأصل في وظيفتها هو الجانب الإقليمي، ويكون مفهوم دراسة المدينة ناقصاً إلا إذا درست مع ريفها المحيط بها، وهناك تفاعل وثيق بينها وبين الريف، فهي على علاقة جوهرية تاريخية مميزة تطورت مع مر العصور، وهي دورها الإقليمي. فالأصل في المدينة الخدمات المركزية الإقليمية (خدمات إدارية، ثقافية، سكانية وخدمات اقتصادية). [١]

واستخدمت كلمة **(الإقليم Region)** في التقسيمات الجغرافية منذ القدم، ويعود الفضل في تقسيم العالم إلى سبعة أقاليم عرضية (للإدريسي)، وحدد (ابن خلدون) تأثير الإقليم المجالي في حياة البشر والشعوب، ومنذ بداية القرن الماضي شاع مفهوم استخدام كلمة **الإقليم** في جميع مجالات الحياة التطبيقية والعلمية.

وورد مصطلح (الإقليم **Region**) في معجم المصطلحات الجغرافية على أنه: **"**منطقة من سطح الأرض تتميز عما يجاورها من المناطق بظاهرة أو مجموعة من الظواهر أو خصائص معينة تظهر وحدتها أو شخصيتها**"**.[٢]

فالإقليم إذن هو: "حيز مكاني ذو خصائص واحدة أو أكثر تميزه عن ما حوله من الأماكن، وبتحديد هذه الخصائص يتضح حدود هذا الحيز المكاني" [٣] إلا إذا أضيف له **صفة** معينة فقد يكون: إقليما مناخياً أو تضاريسياً أو طبيعياً أو بشرياً أو إدارياً أو سياسياً أو حتى **تنموياً**.

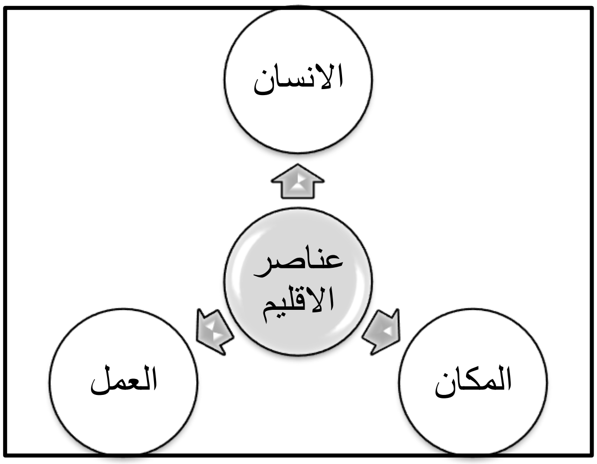
ويعرف **الإقليم** أيضاً بأنه "منطقة تتميز بطابع خاص من التفاعل بين الإنسان والبيئة، أي أن **الإقليم** هو خلاصة التفاعل بين (الإنسان والواقع البيئي الموجود فيه /المكان/)، وبين (الإنسان والقوى المحيطة به / مجالات العمل/).

ويؤدي تتداخل هذه العناصر مع بعضها وتبادل التأثيرات فيما بينها إلى تكوين صورة كاملة عن الإقليم المراد تخطيطه أو تنميته. [٤] كما في الشكل [٣-١].

ويعرف **<u>الإقليم تخطيطياً</u>** على أنه عبارة عن حيز مكاني مترامي الأطراف ذو حدود واضحة، سواءً كانت طبيعية أو إدارية، ويحتوي على مجموعة من الموارد البيئية والطبيعية والاقتصادية والاجتماعية المتجانسة، ويضم مجموعة من التجمعات العمرانية ذات الأحجام المختلفة والتي ترتبط فيما بينها بمجموعة من العلاقات الوظيفية والخدمية المتبادلة. [٥]

وأما **<u>جغرافياً</u>** فيعبر الإقليم عن حيز مكاني ذو خصائص طبيعية ومناخية مميزة.

<u>والإقليم اقتصادياً</u> هو المكان الذي تتوافر فيه مجموعة من الأنشطة الاقتصادية المتنوعة، والتي تحقق له قدراً من الاكتفاء الذاتي.



الشكل [٣-١]:عناصر الاقليم (المكان، العمل والانسان).
المصدر: الباحثة.

أما (إقليم المدينة City Region) فهو منطقة نفوذ المدينة، كإقليم المدينة الوظيفي،ويطلق على إقليم المدينة تسميات عدة منها (مجال التأثير الحضري - منطقة أو إقليم تجارة المدينة).

---

[١] علام، أحمد خالد، "<u>تخطيط المدن</u>"، مكتبة الإنجلو المصرية، القاهرة، مصر، ١٩٩١م.

[٢] معتوق، أسعد، "<u>بيانات ومؤشرات التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية (دراسة حالة الأقاليم السورية)</u>"، ص٥٩، نقلا عن: شعبان العاني، محمد جاسم، "<u>الإقليم والتخطيط الإقليمي</u>"، ٢٠٠٦م، ص٣١، نقلاً عن طوني يوسف، <u>معجم المصطلحات الجغرافية</u>، ١٩٦٣، ص ٣٨.

[٣] معتوق، أسعد، (مرجع سبق ذكره)، ص٦٠، نقلاً عن: شديد، يحيى، وآخرون، "<u>مقرر التخطيط الإقليمي</u>" جامعة الملك سعود، الرياض، السعودية.

[٤] معتوق، أسعد، ص٦٠، نقلاً عن: خير، صفوح، "<u> التنمية والتخطيط الإقليمي</u>"، ٢٠٠٠م، ص ٢١.

[٥] بركات، حسام، "<u>التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، الأقاليم التخطيطية وآفاق التنمية فيها</u>"، ورشة عمل التخطيط الإقليمي، ٢٠٠٧م.

١ ـ ١ ـ ١ عناصر الإقليم:

يتركب أي إقليم من أربعة عناصر كالتالي:

- **طبيعة الإقليم:** ويتألف من عدة طبقات، كل طبقة تمثل نشاط أو خدمة أو علاقة، مما يتصل بين المدينة وريفها.
- **شكل الإقليم:** شكل إقليم المدينة نظرياً دائري، ويبتعد أحيانا عن هذا الشكل بتأثير التضاريس والمواصلات.
- **حدود إقليم المدينة:** حدوده وأبعاده تتفاوت حسب أهمية المدينة وطبيعة المناطق وتطور المواصلات، وكلما كبرت المدينة كلما كان نطاق نفوذها أكبر بوجه عام. وحدوده بشكل عام: إما طبيعية أو جغرافية أو اقتصادية أو اجتماعية.
- **أقسام المدينة:** أهم حقيقة في تركيب الإقليم هي تناقص هذا النفوذ أو تقلصه تدريجيا كلما ابتعدنا عن المدينة، وغالباً ما يكون نفوذ المدينة طاغياً على الريف مباشرةً. [١]

١ ـ ١ ـ ٢ مستويات الإقليم:

للإقليم مستويات متعددة، منها:

أحادية:

- **بسيطة:** كالأقاليم التضاريسية أو المناخية أو النباتية.
- **مركبة:** كالأقاليم الطبيعية التي تجمع الأنواع الثلاث السابقة في إطار واحد.

معقدة: يضم إضافة للأقاليم الطبيعية أسس وأوجه النشاط البشري كالإنتاج الاقتصادي أو ظواهر سكانية. [١]

١ ـ ١ ـ ٣ مساحة الإقليم: تتحكم في مساحة الإقليم عوامل عديدة منها:

عوامل اجتماعية: حجم السكان والقوى العاملة.

عوامل اقتصادية: وهي الثروات الطبيعية وأنشطة الإنتاج كالصناعة والزراعة.

عوامل تكنولوجية: من شبكات الطرق البرية والحديدية والبحرية. وعوامل أخرى كثيرة.

١ ـ ١ ـ ٤ أنواع الأقاليم:

الأقاليم الريفية: أقاليم تتكون من عدد من المدن والقرى وعدد من المزارع مثال: إقليم الدلتا في مصر. [٢]

الأقاليم ذات الثروات الطبيعية والكثافة السكانية المنخفضة: التي لم تستغل بعد مثل أقاليم المناجم والبترول والمناطق السياحية. [١]

الأقاليم الاقتصادية، **ومن أنواعها:**

- **أقاليم محاور التنمية (Development Axes Regions)**: والتي تظهر نتيجة عمليات التحول الاقتصادي، لتحقيق أهداف تنموية مختلفة. [٢]

الأقاليم العمرانية، ومنها:

- **الإقليم الميتروبوليتاني (Metropolitan Region) أو الأقاليم الحضرية وأقاليم المدن الكبرى:** وهي أقاليم تتركز فيها تجمعات كبيرة من السكان، حيث تتركز الأنشطة الاقتصادية والخدمات والمشاريع الكبرى، والمؤلفة من عاصمة إقليمية رئيسية، ومدن مراكز الأقاليم العمرانية الثانوية (Sub-Regional Center)، وتمتد حدود هذا الإقليم حيثما امتدت تلك العلاقات الوظيفية ومن هذه الأقاليم: (إقليم دمشق الكبرى، القاهرة الكبرى ولندن الكبرى)[٢]

١ ـ ٢ التخطيط الإقليمي:

يتحدد مفهوم التخطيط الإقليمي بأنه "الأسلوب العلمي الذي يهدف إلى دراسة جميع أنواع الموارد والإمكانيات المتوفرة في الدولة أو الإقليم أو المدينة أو القرية أو المؤسسة، وتحديد كيفية استخدام هذه الموارد في تحقيق الأهداف وتحسين الأوضاع". ويحدد الأنشطة الاقتصادية والخدمات العامة وعملية تنظيم حركة العمران داخل الإقليم ويخلق مناطق جذب حضرية تساعد على الحد من هجرة الريف إلى المدن الكبرى، كما يهدف إلى إعادة توزيع السكان في كل مسطح جغرافي، ويعالج مشاكل المدن والقرى والأراضي التي يضمها إقليم واحد، وذلك كله ضمن إطار التخطيط الوطني للدولة. [٣]

---

[١] علام، أحمد خالد، "تخطيط المدن"، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، مصر، ١٩٩١م.

[٢] معتوق، أسعد، "بيانات ومؤشرات التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية (دراسة حالة الأقاليم السورية)"، ص ص ٦١-٦٢.

[٣] معتوق، أسعد، (مرجع سبق ذكره)، ص٣٠، عن: الصقار، فؤاد محمد، "التخطيط الإقليمي"، الإسكندرية، منشأة المعارف، ط٣، ١٩٩٤م، ص١٣.

ويعرف **التخطيط الإقليمي** أيضاً بأنه "**العلم الحديث** الذي يبحث عن تخصص وتوطن وإعادة توزيع الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية، أخذاً بعين الاعتبار الأهداف السياسية والاقتصادية والاجتماعية للدولة، عن طريق القيام بدراسات لوضع مقترحات وسياسات وخطوات تنفيذية في إطار شامل للوصول إلى لأهداف المحددة والمقبولة لتنمية الأقاليم". [١]

و**التخطيط الإقليمي** عبارة عن: دراسة الموارد الطبيعية والبشرية في رقعة محددة من الأرض (إقليم)، وذلك لمعرفة إمكانيات هذا الإقليم وموارده المتاحة واستغلالها خلال فترة زمنية محددة، لتحقيق أهداف معينة تهدف أساساً إلى النهوض بالإقليم وإنعاشه. [٢]

وبدأ التوجه العملي لاستخدام هذه الأداة في أوروبا في الفترة ما بعد الثورة الصناعية، ويمكن اعتبارها **كرد فعل تنموي** على ظاهرة النمو الحضري (Urbanization) التي لم يتم السيطرة عليها بسبب الإنفجار السكاني الذي نتج عن الثورة الصناعية، وصاحبه تغيرات مورفولوجية ومعيشية غطت مناطق مركزية ومتفرقة في المدن الكبرى، وسيطرت على حركة التطور بالإضافة إلى أثرها السلبي على الحياة الاجتماعية وظروف المعيشة، وأخيراً على الاقتصاد الوطني. [٣] وبالتالي تغيرت مجالات تطبيق التخطيط الإقليمي بشكل تدريجي في العالم تبعا لطبيعة حركة التطوير في كل بلد والعلاقات بين التخطيط المكاني وسياسات التنمية. حيث أن المنتج الأساسي لهذا التخطيط يضم مخططات استعملت بشكل رئيسي لتوجيه **محاور التنمية** في الخمسينات والستينات في أوروبا الغربية بعد الحرب العالمية الثانية. [٤]

١ ٣ التخطيط التنموي

ما هو التخطيط التنموي؟ وما هو موقع التخطيط الإقليمي منها؟

١ ٣ ١ مفهوم التخطيط التنموي

لا يوجد اتفاق على تعريف محدد بين الباحثين والدارسين، لمفهوم التخطيط التنموي، وإن كان هناك إجماع غير مباشر على محتوى هذا المفهوم في مستوياته. ويعرف بأنه: <u>"جهد موجه ومقصود ومنظم، لتحقيق هدف أو أهداف معينة في فترة زمنية محددة، وبمال وجهد محددين"</u>. [٤]

وكما عرفه **فريدمان (Friedmann)** عام ١٩٦٤م على أنه "طريقة تفكير وأسلوب منظم لتطبيق أفضل الوسائل المعرفية، من أجل توجيه وضبط عملية التغير الراهنة بقصد تحقيق أهداف واضحة ومحددة متفق عليها". [٥]

"وهو أسلوب ومنهج يهدف إلى حصر ودراسة كافة الإمكانيات والموارد المتوفرة، وتحديد كيفية استغلالها لتحقيق الأهداف المرجوة خلال فترة معينة، وذلك لتحقيق أكبر قدر من الإنتاج والتنمية"، وهو على عدة مستويات: وطني، إقليمي، مناطقي ومحلي. [٦]

١ ٣ ٢ مفهوم التخطيط التنموي الإقليمي بين النظرية والتطبيق

ظهرت محاولات عديدة لوضع تعريف واضح ومحدد **للتخطيط التنموي الإقليمي** (**Regional Development Planning**) ومن هذه التعريفات على سبيل المثال:

تعريف **"جيلي Gillei" عام ١٩٦٧، للتخطيط التنموي الإقليمي** على أنه "قيادة وتوجيه كافة الفعاليات، ومجهودات النمو، والتغيير في إقليم ما، نحو التحسن المستمر في مستوى حياة الأفراد المادية وغير المادية، ونحو تقليص التفاوت الاجتماعي، وإشراك الناس في ذلك". [٧]

---

[١] معتوق، أسعد، <u>ومؤشرات التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية "دراسة حالة الأقاليم السورية"</u>، ص٢٩، نقلاً عن: عساسفة، سلامة، <u>تأثير دمج البلديات على التخطيط العمراني في الأردن "دراسة حالة الكرك الكبرى"</u>، ٢٠٠٧م، ص٢٩، نقلاً عن عزة سليمان، ١٩٨٨م.

[٢] معتوق، أسعد، (مرجع سبق ذكره)، ص٣٠، عن: المجالس القومية المتخصصة، <u>رؤية عصرية للتخطيط الإقليمي والإدارة المحلية في مصر</u>، مجلة جمعية المهندسين المصرية، العدد الثالث، ١٩٩٥م، ص ١٠.

[٣] الفحام، مأمون، <u>التخطيط الإقليمي والتنمية المستدامة "حول محاذير الخلط بين الأدوات التطبيقية والأهداف التنموية"، مؤتمر التخطيط الإقليمي ٢٠٠٧م.</u>

[٤] معتوق، أسعد، (مرجع سبق ذكره)، ص ٢٥، عن: الغنيم، عثمان محمد، <u>مقدمة في التخطيط التنموي الإقليمي</u>، دار صفاء، عمان، الأردن، ط٣، ٢٠٠٥م، ص٤٠، نقلاً عن: المقرمي، عبد الملك، <u>الاتجاهات النظرية لتراث التنمية والتخلف في نهاية القرن العشرين</u>، بيروت، لبنان، ١٩٩١م، ص٩٦.

[٥] معتوق، أسعد، ص٢٥، عن: John, Friedman and others, <u>*Regional Development and Planning*</u>, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge 1984, P. 49

[٦] معتوق، أسعد، ص٢٦، عن: المجالس القومية المتخصصة، <u>"رؤية عصرية للتخطيط الإقليمي والإدارة المحلية في مصر"</u>، مجلة جمعية المهندسين المصرية، العدد الثالث، ١٩٩٥م، ص ٩.

[٧] معتوق، أسعد، ص٣٠، عن: Gillie, F.B., "<u>*Basic Thinking in Regional Planning*</u>", Paris, Mouton & Co.,1976, P. 92.

٢ - تحديد الأقاليم التخطيطية في سورية وآفاق التنمية فيها

مقدمة

إن الهدف الأساسي من تحديد الأقاليم التخطيطية في سورية، هو **تحقيق التنمية المتوازنة والمستدامة** على كامل مساحات القطر والتغلب على المشاكل الإقليمية، من خلال تحقيق التكامل الإقليمي والذي من خلاله يمكن **تحقيق أفضل تجانس بين الأقاليم التخطيطية** وبين القطاعات الاقتصادية المتوطنة في كل إقليم، مما يساعد على تحقيق أعلى درجة من الأداء التنموي.

وإن تحديد الأقاليم التخطيطية في القطر يجب أن ينطلق من **تحليل معدل النمو الإقليمي** ومدى درجة مساهمة كل قطاع فيه ومعرفة مرحلة النمو التي يمر بها الإقليم على ضوء نمو قطاعاته المختلفة وتصنيف الأقاليم إلى أقاليم متقدمة (صناعية)، وأقاليم في مرحلة النمو (صناعية أو زراعية أو تجارية)، وأقاليم أخرى غير متطورة أو مهمشة (زراعية أو رعوية). [١]

وفيما يلي يوضح الجدول [٣-١] الأقاليم التخطيطية المقترحة في سورية حسب دراسة مقدمة من د.حسام بركات في مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، بعنوان "الأقاليم التخطيطية وآفاق التنمية فيها"، ٢٠٠٧م.

ويوضح الجدول [٣-٢] مقومات وخصائص الأقاليم التخطيطية في سورية، وخاصةً في الإقليمين الجنوبي والعاصمة (دمشق الكبرى)، المتعلقين بمجريات دراسة البحث.

الأقاليم التخطيطية الرئيسية	الأقاليم التخطيطية الفرعية	المناطق التخطيطية	الوحدات التخطيطية	مستوى التنمية الإقليمية
دمشق الكبرى	٢	٩	٢٧	متقدم صناعي
الإقليم الشمالي	٢	١٣	٥٢	متقدم صناعي
الإقليم الأوسط	٢	١٠	٣٤	في مرحلة النمو
الإقليم الساحلي	٢	٩	٤٩	في مرحلة النمو
الإقليم الجنوبي	٣	١٤	٢٧	غير متقدم
الإقليم الشرقي	٣	١٠	٣٠	غير متقدم

الجدول [٣-١]: الأقاليم التخطيطية المقترحة في سورية.
المصدر: بركات، حسام، التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، الأقاليم التخطيطية وآفاق التنمية فيها، مؤتمر التخطيط الإقليمي، ٢٠٠٧م.

الإقليم	**المركز**	**المساحة كم٢**	**السكان بالألف نسمة**	**معدل النمو%**	**حجم الصناعة%**	**نسبة الحضر%**	**نسبة الريف%**
دمشق الكبرى	دمشق	١٨١٤٠	٤٠٥٣	٢,٣٧	٣٤	٧٥	٢٥
الإقليم الجنوبي	درعا	١١١٤٠	١٣٠٧	٢,٧٧	٤	٣٠	٧٠

الجدول [٣-٢]: مقومات وخصائص الأقاليم التخطيطية في سورية.
المصدر: بركات، حسام، التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، الأقاليم التخطيطية وآفاق التنمية فيها، مؤتمر التخطيط الإقليمي، ٢٠٠٧م.

[١] د.بركات، حسام، التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، الأقاليم التخطيطية وآفاق التنمية فيها، مؤتمر التخطيط الإقليمي، ٢٠٠٧م.

٢ ـ ١ إقليم مدينة دمشق الكبرى

مقدمة

قبل التحدث عن إقليم مدينة دمشق الكبرى والجهات التي قامت بدراسته وتحديد حدود هذا الإقليم ، وسيتم أولاً عرض **"السيناريو التطور العمراني لمدينة دمشق"** خلال فترة الثمانين سنة الماضية، من (ثلاثينيات القرن العشرين وحتى يومنا هذا)، وتطور هذه المخططات التنظيمية التي مرت على دمشق في تلك الفترة، ويمكن من خلالها استنباط أسباب عدم تحديد إقليم دمشق حتى اليوم، وعدم وجود تعريف واضح له حتى اليوم.

٢ ـ ١ ـ ١ مدينة دمشق

مدينة دمشق هي العاصمة السياسية والإدارية للجمهورية العربية السورية، وهي أكبر مدنها، تبلغ مساحتها حوالي ١١٨ كم^{2}، بلغ عدد سكانها في نهاية عام ٢٠٠٥ حوالي ١٥٩٩ ألف نسمة وفق سجل الأحوال المدنية للمحافظة. يخترقها نهر بردى، وتحيط بها الغوطة من كافة أطرافها ماعدا الشمال، وتتحكم دمشق في طرق المواصلات الداخلية وفي الخطوط الحديدية والبرية التي تربط سورية بالعراق والأردن، وتقع في الجزء الجنوبي الغربي لسورية، وتقابلها جبال لبنان الشرقية وجبل الشيخ وجبل القيف، ويحدها من الشمال جبل قاسيون ومن الجنوب جبل المانع ومن الغرب جبل حرمون، وترتفع عن سطح البحر ٦٩٠ متراً، ويطلق عليها **"المدينة الواحة"**، بسبب وجود غوطتها وموقعها عند ملتقى القوافل. إن قدمها وثبات موقعها الحضري يعودان لواقع جغرافي فريد وهو (وجود منطقة ندية كثيرة المياه بجوار صحراء مقفرة هي بادية الشام). وتعتبر الزراعة أحد أهم مواردها الاقتصادية وكذلك السياحة أيضاً، وتوجد فيها بعض الصناعات اليدوية والحرفية ويعمل معظم سكانها بالتجارة والخدمات وغيرها.

ولا تكمن **أهمية مدينة دمشق** في مركزيتها أو توسطها، فمدينة حمص مثلاً تقع على ملتقى محورين كبيرين (المحور الشرقي – الغربي)، (المحور الشمالي – الجنوبي)، وتقع أيضاً على طريق مرور أنابيب البترول، وهي تحتل مركزاً أفضل من دمشق ومع ذلك فإن دمشق تمارس تأثيراً هائلاً وحقيقياً على الإقليم الوطني، وتتمتع بإمكانيات ومقومات عالية.

فتشكل مدينة دمشق مركز للسلطة ومحور تأثير سياسي هام كونها العاصمة، إلى جانب توفر فرص التعليم والعمل المتنوعة، لذلك كانت دائماً نقطة استقطاب رئيسية وواحدة من المدينتين المهيمنتين على مستوى القطر.

وولد هذا الاستقطاب الكبير تضخماً حضرياً في المدينة ونتج عن هذا التضخم العديد من المشاكل الحضرية، نذكر منها:

- تحضر سريع لا يتوازى مع التنمية الزراعية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية والبنى التحتية.
- ارتفاع أعداد الشباب وازدياد البطالة
- انخفاض مستوى دخل الفرد وانخفاض مستوى المعيشة.
- ظهور وتوسع المناطق العشوائية على حساب الأراضي الزراعية.
- عجز جهود التنمية وفشل المرافق والخدمات في إشباع حاجات المواطنين.
- استمرار عملية الهجرة الداخلية باتجاه المدينة من الأرياف لنقص الخدمات الريفية والتنمية فيها.

وفي **الوقت الراهن** ظهرت مشكلة قصور التخطيط في هذه المدينة وخاصة **"التخطيط الإقليمي"**، إذ أن تطورها عبر التاريخ استند إلى حاجتها للنمو مع غياب العملية التخطيطية، والآن تتجلى الحاجة إلى النهوض وتطوير هذا المركز العمراني ونقله من **حيز مركزية اتخاذ القرار** دون اعتبار المستويات المحلية التي تدفع عجلة التنمية إلى **حيز منهجية التخطيط والتنفيذ** المتابع.

٢ ـ ١ ـ ٢ توسع مدينة دمشق

تنقسم دمشق في انتشارها وتوسعاتها إلى قسمين رئيسين، وهما:

- **توسعات محيطية عشوائية:** أحاطت بمدينة دمشق في فترة الثمانيات والتسعينيات بعض التوسعات من الجهة الشرقية والجنوبية الغربية كتجمعات سكانية تتصف بزيادات عالية في نموها السكاني والعمراني، واتسمت هذه التجمعات بقربها و ملاصقتها للمدينة، وهي تشكل الجزء الحيوي الهام من محافظة ريف دمشق، وقد اكتسبت أهمية كبيرة في الدراسات الإقليمية، حيث أطلق عليها إسم **"الحزام العمراني المباشر للمدينة"**، واتصفت هذه التجمعات بإنتشار السكن العشوائي في حدود مخططاتها التنظيمية وكان لهذه الظاهرة تأثير كبير على عمليات **التنمية العمرانية في مدينة دمشق وريفها** على السواء.
- **توسعات عمرانية تنظيمية مستقبلية:** وهذه التوسعات نمت على أطراف مدينة دمشق باتجاه الشمال والشمال الغربي والجنوب الغربي، وتتصل بدمشق مكانياً وخدمياً. وغالباً ما تكون هذه التجمعات سكنية والتي اتصلت بها دمشق بصورة تلقائية كدمر قدسيا ودوما وحرستا وغيرها، وتحول بعضها للأسف إلى مدن للنوم فقط ولم تستغن عن خدمات المدينة الرئيسية والتي كان من الممكن أن تكون **مراكز عمرانية مستقلة** بحد ذاتها، وتحتوي على خدمات عالية وتسهيلات قانونية وخدمات تعليمية وإدارية دون أن تزيد العبء على مدينة دمشق. كما كان من الممكن أن تتوفر فيها الصناعات وتعفى من الضرائب لتكون عوامل جذب وبالمقابل تفرض ضرائب عالية ضمن دمشق لتكون عوامل طرد.

إلا أن تأثير مدينة دمشق لا يزال يطغى على هذه المدن، **وإقليمها يمتد مكانياً** ليتصل بهذه التجمعات وغيرها لتبقى المدينة الأم هي المسيطرة المهيمنة، **وتعاني من كل ما يعيق تنميتها وتقدمها** وتثقل بسكانها الذين تتزايد أعدادهم بشكل كبير، سواءً كان ذلك ناتج عن الهجرة أو الزيادة الطبيعية أو العوامل السياسية أو غيرها، وبالتالي تعاني من تنامي المناطق العشوائية على أطرافها.

٢ ـ ١ ـ ٣ خصوصية وضع (محافظتي) دمشق:

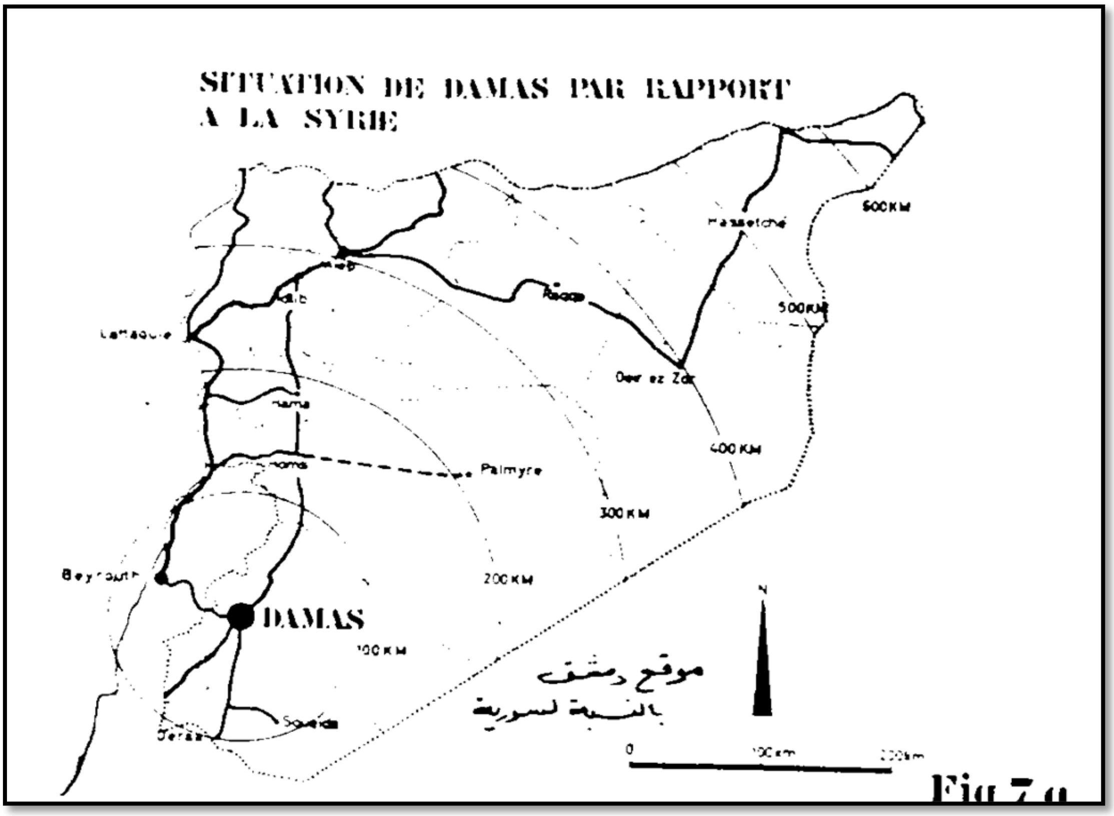
هناك وضع خاص لمدينة دمشق يجعلها أكثر عرضة لسلبيات النمو العشوائي والذي يتمثل في كون دمشق تقسم مناطق حوض بردى إلى محافظتين رئيسيتين وهما:

- **محافظة دمشق:** والتي تنحصر بحدود المدينة الإدارية.
- **محافظة ريف دمشق:** وتدير كافة مناطق الحوض المحيطة بها.

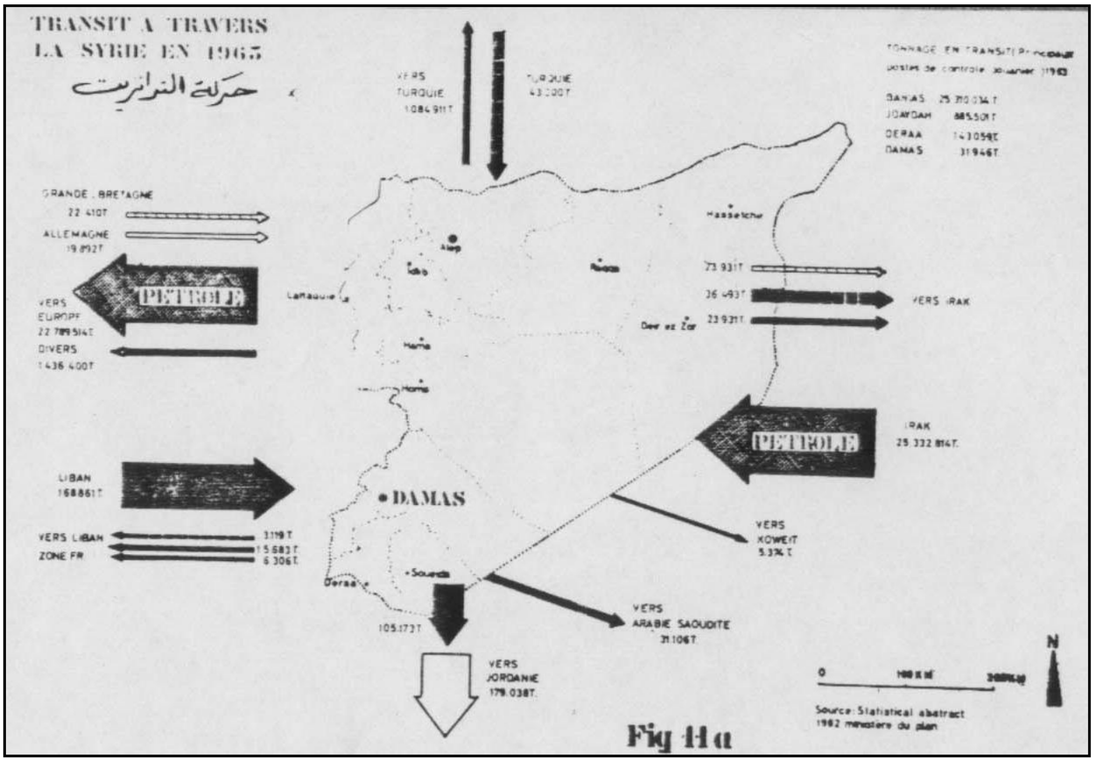
المقومات الموجودة لمدينة دمشق:

أهم المقومات الموجودة في إقليم مدينة دمشق هي كلاً من: **(بردى والغوطة)**، والإرث التاريخي والحضاري على أهميته كمورد متعاظم إن حافظنا عليه، وتتمتع دمشق بإمكانيات ومقومات عالية نذكر منها:

١ ـ موقعها الذي يتوسط إقليم بلاد الشام، وموقعها الجغرافي بالنسبة للقطر السوري. المخطط [٣-١].
٢ ـ صناعات المدينة وتجارتها.
٣ ـ حوض بردى والأعوج والمياه الجوفية.
٤ ـ إرث الماضي، من غنى ثقافي وتاريخي وأثري.
٥ ـ المحور المروري (الترانزيت) نحو تركيا **والأردن** ولبنان ودول الخليج. المخطط [٣-٢].



المخطط [٣-١] موقع دمشق بالنسبة لسورية.
المصدر : ايكوشار، ج. بانشويا، "التقرير المبرر للمخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق"، ١٩٦٣م، محافظة دمشق، الجمهورية العربية السورية، ١٩٧٣م.



المخطط [٣-٢]: توضح حركة الترانزيت من وإلى دمشق
المصدر : ايكوشار، ج.بانشويا، "التقرير المبرر للمخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق"، ١٩٦٣م، محافظة دمشق، الجمهورية العربية السورية، ١٩٧٣م.

٣ ـ ٢ سيناريو مراحل التطور العمراني لمدينة دمشق (١٩٣٠ – ٢٠١٠):

يبحث هذا الجزء في سيناريو العلاقة التبادلية بين القوانين الناظمة لعملية البناء والتنظيم؛ وبين نتاجها العمراني والمعماري منذ ثلاثينات القرن الماضي وحتى اليوم، وأيضا في رصد علاقة مدينة دمشق بمحيطها وتطورها العمراني في الفترات الزمنية، وعرض أنظمة البناء والتي كانت أحياناً مجحفة بحق المدينة وساهمت في غياب الهوية العربية لها.

ففي الثلاثينات من القرن العشرين صدر المخطط التنظيمي لمدينة دمشق عام ١٩٣٧م والذي أعده رينيه دانجيه، وصدر عام ١٩٣٨ نظام بناء جديد له، وفي أعقاب الحرب العالمية الثانية صدر عام ١٩٤٨م نظام بناء آخر تضمن تقسيم أراضي محافظة مدينة دمشق الممتازة إلى تسعة مناطق عمرانية.[١] **وفي الخمسينات** ومع انتشار العمران وإحداث عدة مناطق تنظيمية أظهرت الحاجة إلى مخطط تنظيمي جديد للمدينة، وتم إنجاز هذا المخطط التنظيمي الثاني عام ١٩٦٨م وتصديقه، حيث كان نموذجاً للمؤتمرات الدولية للعمارة الحديثة ويرى في المدينة منظومة اجتماعية جمالية وعقدة مواصلات دولية، وناظماً لأمور العمران للأمد التخطيطي (١٩٦٥ ـ ١٩٨٥)، كما وصدر معه منهاج الوجائب العمرانية الخاص به والذي تم تضمين معظمه في نظام البناء المعمول به في المدينة حالياً. [٢]

وتوسعت الغوطة بعد ذلك باتجاهي الشرق والجنوب الغربي بشكل محيطي، والتهم هذا التوسع العمراني البساتين المحيطة بالمدينة، وامتد العمران بشكل متصل من داخل الحدود الإدارية إلى خارجها. المخطط [٣-٣]. وشكلت القرى القريبة حزاماً نامياً من العمران، وكان إجمالي انحسار الغوطة خلال الفترة (١٩٦٥ – ١٩٩٤) قد بلغ ٧٨٠٠ هكتاراً. [٣]

وشكل تخطيط المدينة ضمن مجمل الأراضي **السمة الأولى** لطلب الإدارة البلدية من ايكوشار وضع **"المصور التنظيمي لمدينة دمشق"**، لأن الدولة كانت مشغولة آنذاك بالتنمية الاقتصادية السريعة من خلال تطوير البنية التحتية ذات التكلفة، وشكل تخطيط المدينة على المقياس العمراني **السمة الثانية** لهذا الطلب.

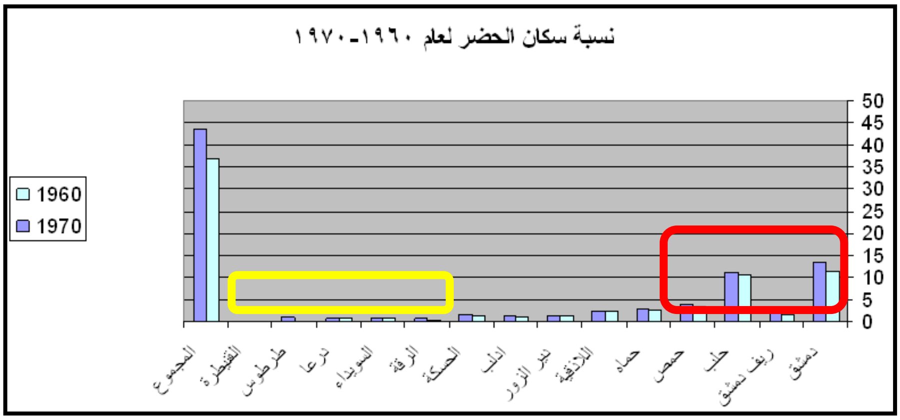
وفي فترة الستينات تميزت حركة السكان بأنها حركة من الريف إلى المدينة وخاصة باتجاه مراكز المحافظات، حيث ازدادت فيها نسبة السكان الحضر من ٣٦,٩% عام ١٩٦٠م إلى ٤٣,٥% في عام ١٩٧٠م. [٤] الشكل [٣-٢]. فكانت هذه الفترة في سورية فترة التخطيط الشامل لكل قطاعات الحياة، حيث ظهرت:

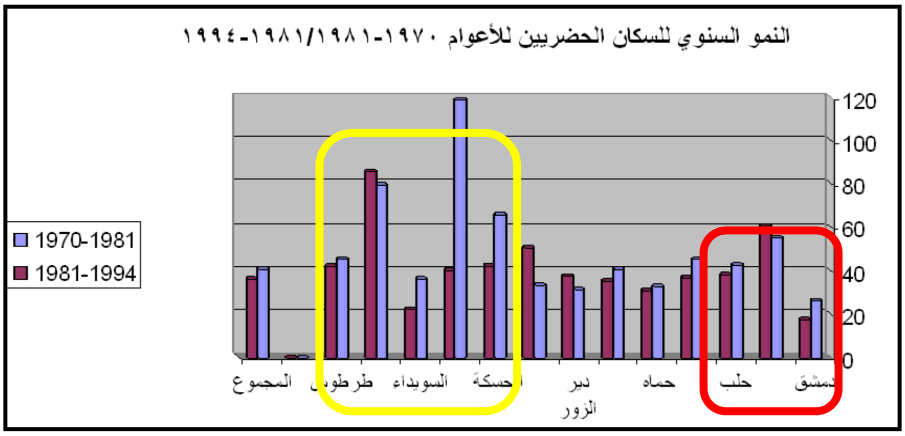
- أساسيات القوانين المتعلقة بالمدن وخصوصاً التي ظهرت بعد فترة التأميم عام ١٩٦٥م.
- وتم تشكيل "هيئة عليا لتخطيط المدن" عام ١٩٦٥م كلفت بوضع خطة عمرانية شاملة لوضع حد للنمو العشوائي.
- إضافة إلى ظهور مشكلة المدينة الكبرى في الخمسينات والستينات بسبب الهجرة من الريف للمدينة.

وبدخول الصناعة والكهرباء إلى المدينة زاد الحمل على القطب المركزي وهو مدينة دمشق، ورفع الطلب المتزايد على السكن، مما أدى إلى **ارتفاع أسعار البيوت والأراضي** والعقارات، خصوصاً في مدينة دمشق، وبالتالي واجهت البلدية مشكلة جديدة، وهي تأمين السكن لأكبر عدد ممكن من السكان. وكانت المدينة خلال فترة **السبعينات** تتمتع بمعدل نمو كبير، حيث كانت المدينة جاذبة للسكان في حين كان الريف طارداً للسكان، إلا أن هذه الصورة قد تبدلت في الفترة اللاحقة، حيث أصبح قسم كبير من محافظة ريف دمشق جاذباً للسكان، الشكل [٣-٢]. وكما ورد في نظرية (العلاقة بين كثافة السكان داخل المدينة والبعد عن مركزها) في الفصل الثاني، فقد وجد كلارك عام ١٩٥١م، أن هناك علاقة سلبية بين كثافة السكان في المدينة والبعد عن مركزها حيث تصل هذه الكثافة إلى أقصاها في مركز المدينة، وبالقرب من هذا المركز تبدأ الكثافة بالانخفاض بنسب سريعة وثابتة مع بعد المسافة حتى مناطق الأطراف حيث تنخفض بصورة تدريجية. ونلاحظ أن هذه النظرية تنطبق تماماً مع ما يحصل في مركز مدينة دمشق، إلا أنه وفي السبعينات (كما ذكرنا) فقد بدأ منحني الانجذاب السكاني نحو المركز فيها يأخذ منحنى عكسي تماماً، حيث بدأت السكان الآن تتوجه نحو ريف دمشق، والابتعاد عن دمشق. وساهم في ذلك أيضاً ضيق مساحة الرقعة المشمولة بالحدود الإدارية للمدينة وثبات هذه الحدود تقريباً وعدم توسيعها، لتشمل مناطق التوسع الواردة بالمصور العام، مما جعل المناطق الريفية تساهم في استيعاب الزيادة الطبيعية لسكان المدينة والوافدين لها وبشكل خاص التجمعات السكانية.

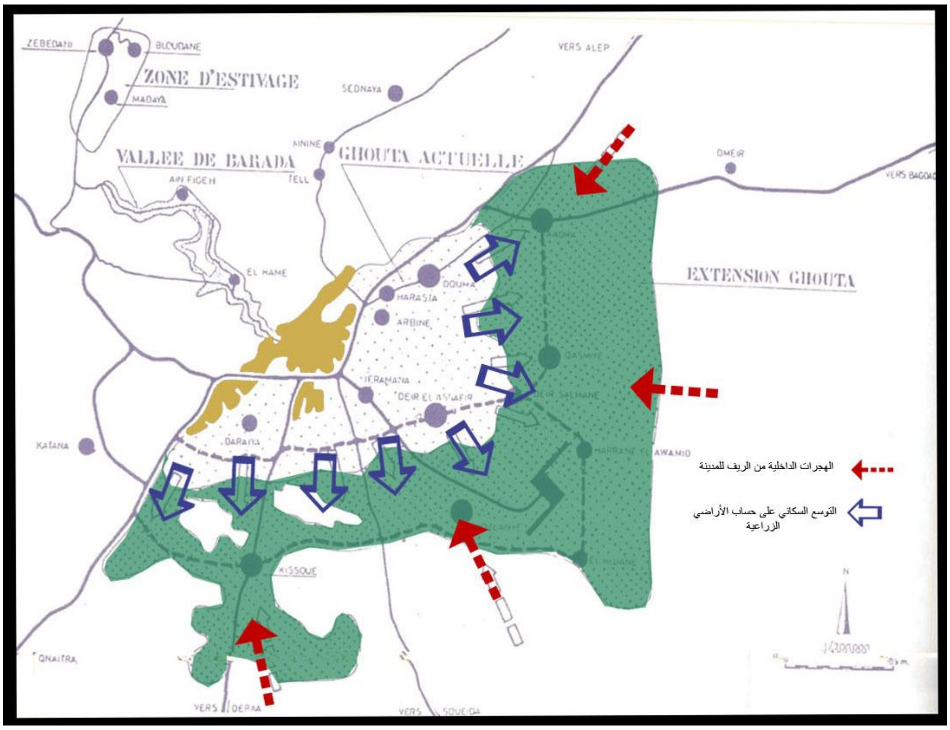
---

[١] جبور، سعد الله، "المجريات العمرانية بدمشق والمخطط التنظيمي العام في الفترة (٦٥-٨٥)"، ص٢.
[٢] جبور، سعد الله، (مرجع سبق ذكره)، ص٢، نقلاً عن: خير، صفوح، مدينة دمشق، مطبوعات وزارة الثقافة بدمشق، ١٩٦٩م.
[٣] جبور، سعد الله، ص ص ٤-٦، نقلاً عن: Hall, Peter," *The World Cities*", Wiedenfield and Nicole Son, London, 1989.
[٤] علي، ابراهيم، عقيلي، طلال، "التوزع الجغرافي للسكان في سورية منعكسات التخطيط السائد حالياً على المسألة السكانية"، مؤتمر التخطيط الإقليمي، ٢٠٠٧م.





الشكل [٣-٢]: مقارنة في نسبة النمو للسكان الحضر في القطر لعام ١٩٦٠-١٩٧٠- حتى ١٩٩٤م.
المصدر: ميا، رولا، "تقويم الواقع التنموي من خلال مؤشرات رقمية وإسقاطها على المستويين الوطني والمحلي"، مؤتمر التخطيط الإقليمي، ٢٠٠٧م – بتصرف.



المخطط [٣- ٣]: تأثير الهجرات والتوسع السكاني على حساب الأراضي الزراعية.
المصدر: مخطط ايكوشار - بتصرف.

وقد حدث انخفاض ملموس في معدلات نمو السكان الحضريين في جميع المحافظات تقريباً باستثناء محافظة ريف دمشق، فاتضح حصول هجرة معاكسة للسكان قد تمت من دمشق إلى ريف دمشق خلال **فترة الثمانينات وبداية التسعينات**. ويوضح الجدول[٣-٣] هذا النمو بشكل أفضل. وكانت الغوطة والمدن الرئيسية خارج الغوطة قد شكلت الوعاء الأهم لاستقطاب السكان. [١] وخلال نفس الفترة أحاطت بمدينة دمشق كما ذكرنا من الجهة الشرقية والجنوبية الغربية تجمعات سكانية عشوائية واتسمت هذه التجمعات بقربها وملاصقتها للمدينة وأطلق عليها اسم الحزام العمراني المباشر للمدينة. ويعزى استمرار ظهور مخالفات البناء والسكن العشوائي **في أوائل الثمانينات** إلى **مركزية نشاط التخطيط العمراني** حيث تنفرد الوزارة المركزية بذلك ولا تترك للوحدات الإدارية فرص وضع مخططاتها التنظيمية وتصديقها فصدر المرسوم التشريعي رقم ٥ لعام ١٩٨٢م، والذي أناط بمجالس الوحدات الإدارية وضع المخططات التنظيمية أو الموافقة عليها قبل البدء بإجراءات تصديقها واعتمادها.[٢]

المنطقة	السكان					نسبة النمو (فرد / السنة)		
	١٩٦٠	١٩٧٠	١٩٨١	١٩٩٤	٢٠٠٤	١٩٧٠- ١٩٨١	١٩٨١- ١٩٩٤	١٩٩٤- ٢٠٠٤
مدينة دمشق	٥٥٧	٨٣٦،٦٦٨	١،١١١،٦٥٧	١،٣٩٣،٣٧٤	١،٥٥١،٨٤٦	٢،٦٢	١،٧٥	١،٠٨
ريف دمشق	٣٦٨	٦٢١،٢٦٦	٩١٢،٨٢٤	١،٦٤١،٦٩٨	٢،٢٧٣،٠٧٢	٣،٥٦	٤،٦٢	٣،٣١
إقليم دمشق الكبرى*	٨٩٨	١،٤٥٧،٩٣٦	٢،٠٢٤،٤٨١	٣،٠٣٥،٠٧٢	٣،٨٢٤،٩١٩	٣،٠٣	٣،١٦	٢،٣٤

* تم حساب ناتج سكان إقليم دمشق (بالنسبة للمكتب المركزي للإحصاء) على أنه مجموع النمو السكاني في كلا من (محافظتي دمشق وريف دمشق).

الجدول [٣-٣]: معدل النمو السكاني الحضري في كلا من دمشق وريف دمشق من عام ١٩٦٠م وحتى ٢٠٠٤م.

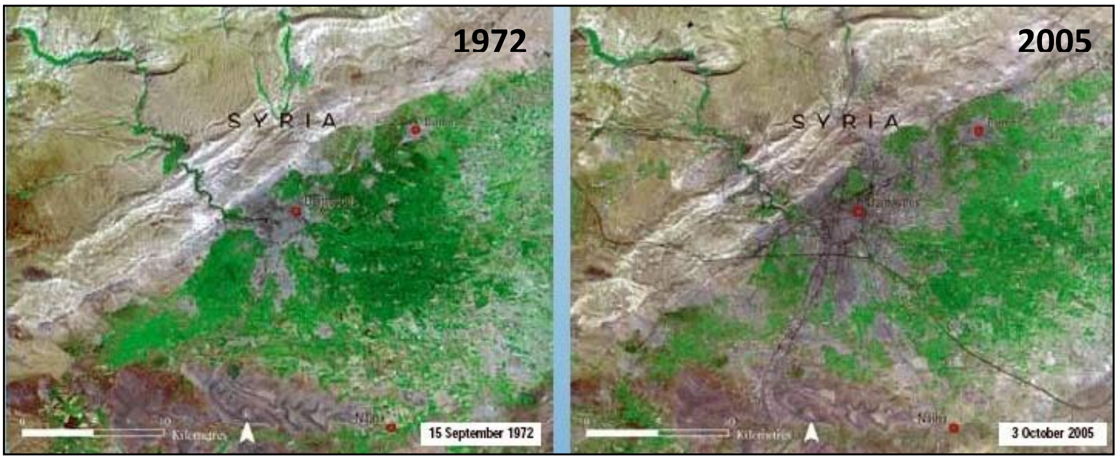
المصدر: المجموعات الإحصائية الصادرة عن المكتب المركزي للإحصاء في الأعوام ١٩٧٠، ١٩٨١، ١٩٩٤، ٢٠٠٤.

واتسعت مدينة دمشق لتضم إليها بعضاً من العمران المجاور، والتي كانت امتداداً طبيعياً لغوطتي دمشق الغربية والشرقية، وترامت أطرافها حتى أصبحت تسمى **"إقليم مدينة دمشق الكبرى"** والذي يضم عشرات الضواحي والبلدات والمدن.

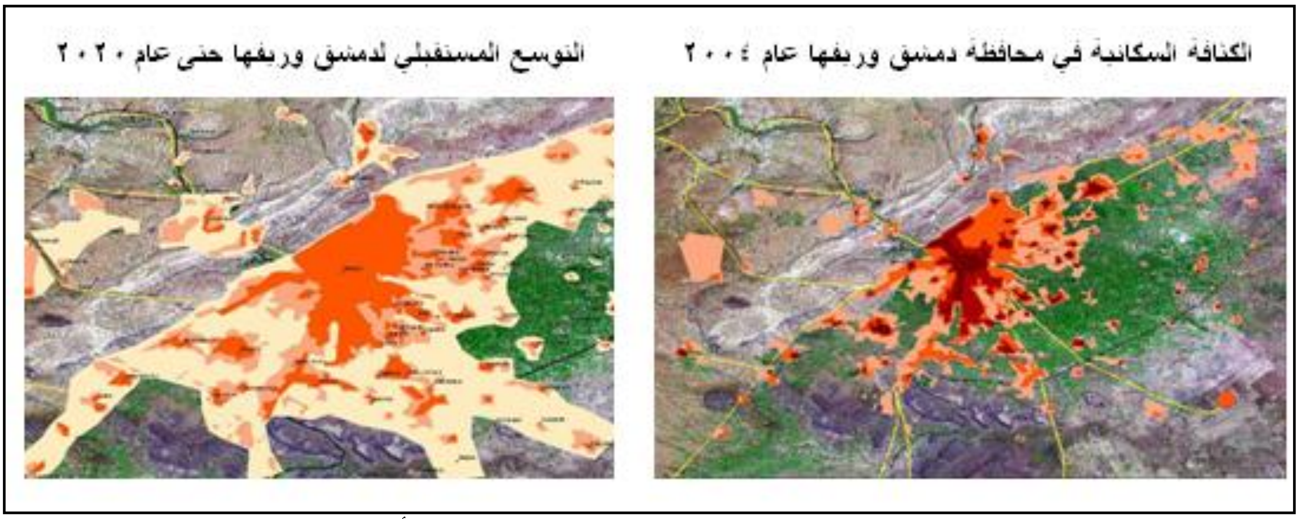
وظل الوضع قائماً كما هو حتى عام ١٩٩٢م وهو العام الذي بدأ فيه الإعداد للبرنامج التخطيطي للمخطط التنظيمي لمدينة دمشق الكبرى، وشمل تقريباً بحدود ٣٠ ألف هكتار من محافظة ريف دمشق، ويحتوي على التجمعات السكانية الأهم في محافظة الريف. وفي عام ٢٠٠٩م تم إعادة **دراسة وتحديث مصور عام** المدينة نظراً لعدم وجود إستراتيجية تخطيطية متكاملة لجميع مناطق المدينة، وتم التعاقد مع الشركة العامة للدراسات والاستشارات الفنية لهذه الغاية، واستلام المصور العام المعدّ من قبلها في عام ٢٠٠٣. ويمكننا القول أنه منذ عام ١٩٧٠ وحتى عام ٢٠١٠م فقد تضاعف حجم مدينة دمشق من ٥ -٧ أضعاف. المخطط [٣-٤]. وإذا افترضنا أنه سيرتفع عدد سكان إقليم دمشق حتى الأمد التخطيطي القريب (١٩٩٤م – ٢٠٢٠م) إلى ٦,٣ مليون نسمة حسب دراسة شركة الدراسات للمصور العام عام ٢٠٠٣م، وذلك بفعل الزيادة الطبيعية فقط ومع افتراض توقف النزوح الريفي والهجرة الداخلية إلى الإقليم، وفيما إذا استمر الوضع هكذا حتى عام ٢٠٢٠م دون تدارك للمشاكل العمرانية والتدهور البيئي مما يهدد بتآكل ١٥ ألف هكتار من الغوطة، فإننا سنشهد دمشق بإقليم (ميغابوليس) بأذرع حضرية وعشوائية مستمرة. المخطط [٣-٥]. **فدمشق الإقليم هي حلم تاريخي كبير** مختلفة عن دمشق إيكوشار ودمشق العشرينات والثلاثينات.

[١] شركة الدراسات والاستشارات الفنية (GCEC)، "التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠)"، الفصل الأول، ٢٠٠٥.

[٢] الصفدي، حسام، "هل نواجه التحدي ونتجاوز أسباب تراجع منظومتنا العمرانية"، ٢٠٠٦م.



المخطط [٣-٤]: مقارنة بين صورتين جويتين لإقليم دمشق الكبرى عام ١٩٧٢ و ٢٠٠٥.
المصدر: وكالة التعاون الياباني – JICA.



المخطط [٣-٥]: توضح الصورة من اليمين الكثافة السكانية في مدينة دمشق ومحيطها في الأعوام (١٩٤٣، ١٩٦٢، ١٩٩٠، ٢٠٠٤م)، ويظهر من اليسار التوسع المستقبلي المتوقع عام ٢٠٢٠م.
المصدر: أشرف، نبيل، "التخطيط والتنمية العمرانية"، ورشة عمل لبرنامج تحديث الإدارة البلدية (المام) بعنوان: "مشاريع برنامج (MAM) في المدن الستة"، مشتى الحلو، طرطوس، ٢٥ شباط ٢٠٠٧م.

وبعد العرض السابق **لسيناريو التطور العمراني** من ثلاثينيات القرن الماضي حتى اليوم، وتم استخلاص فكرة موجزة وسريعة عن طبيعة ونوع المشاكل والعقبات التي تعرضت لها مدينة دمشق في الماضي وما زالت، ومنها (التضخم الكبير والازدحام المروري والهجرات الداخلية، نقص الخدمات والمرافق، التلوث البيئي بكل مؤشراته، انخفاض مستوى المياه، البطالة، تشوه المنظر العمراني العام وتدهور القيمة الثقافية)، مما اظهر مدى حاجتها إلى **وجود مصور عام مستقبلي** يوجه التنمية في الإقليم، بالإضافة إلى الحاجة إلى وجود مخطط وتعريف خاص بهذا الإقليم، حيث مرت على مدينة دمشق منذ ذلك الوقت وحتى اليوم العديد من **المخططات التنظيمية** والذي كان بعضها قيد الدراسة فقط، والأخر وصل لمرحلة الاعتماد والتصديق، وفيما يلي نبذة عن هذه المخططات التنظيمية...

٢ ٣ رحلة المخططات التنظيمية التي مرت على مدينة دمشق ومقارنة فيما بينها:

مرت على مدينة دمشق العديد من المخططات التنظيمية والتي كان بعضها قيد الدراسة فقط، والأخر وصل لمرحلة الاعتماد والتصديق، نذكر منها: مخطط دانجيه ومخطط ايكوشار، مخطط شركة الدراسات وأخيراً ما تعاقدت به محافظة مدينة دمشق مع القطاع الخاص (خطيب وعلمي) لإنجاز مخطط تنظيمي جديد لمدينة دمشق يغطي احتياجات ومتطلبات السكان في القرن الواحد وعشرين، وسيتم إجراء مقارنة فيما بين هذه المخططات وما هي مميزات وضعف كل منها، بالإضافة إلى سرد تحليلي عن دراسة هذه المخططات وتاريخ اعتمادها وتصديقها (إن اعتمدت)، وما هي أسباب هذه الدراسات والمبادئ والمقترحات التي قامت عليها.

وفيما يلي بعض الدراسات والجهات التي درست حدود إقليم دمشق وعرفته:

- **تعريف تاريخي:**

أطلق الإمبراطور "إدريان" الذي عرف الشرق وفهمه، على مدينة دمشق لقب **"المدينة الرئيسية"** أو **"الميتروبول"**، وفي عام ٨٥ ق.م. أصبحت دمشق جزءاً من المملكة النبطية العربية، وفي عام ٦٦ ق.م. أصبحت جزءاً من **"إقليم سورية الروماني"**. [١]

- **التعريف الجغرافي لإقليم دمشق:**

يظهر لنا أن **إقليم دمشق الكبرى** يتوافق مع حوض بردى والأعوج بشكل كبير، حيث تقع سلسلة من الجبال في غرب الحوض، وتمتد سلسلة جبال تدمر إلى الشمال والشمال الشرقي من الحوض، وتتكون هذه السلاسل الجبلية من جبال متوازية ممتدة من الجهة الجنوبية الغربية والجنوبية الشرقية حتى الجهة الشمالية الشرقية مع معلولا، أبو العطا وقاسيون والضمير وجبال أخرى. وهناك عدة تلال في الشرق، والتلال البازلتية في الجنوب الشرقي، وجبل العرب في الجنوب واللجاة وهضبة حوران في الجنوب الغربي.

يبدأ نهر بردى من السفوح الشرقية لجبال لبنان ويتجه إلى الجنوب الغربي حتى منطقة التكية، حيث يصبح بإتجاه الشرق ليصل إلى منطقة الربوة. وبالإضافة إلى الأنهار، يتأثر حوض دمشق بمجموعة من المسيلات الموسمية نظراً لطبوغرافية المنطقة. [٢]

- **مرحلة التاريخ العمراني لمدينة دمشق من بعد عام ١٩١٨م:**

في نهاية الحكم العثماني، وفي عهد جمال باشا تم البدء برفع مدينة دمشق مساحياً، وذلك من أجل إعداد مصور تنظيمي لها أثناء الحرب العالمية الأولى، إلا أنه على أثر قيام الثورة العربية الكبرى عام ١٩١٦م، توقف العمل واستكمل فيما بعد وطبع تحت اسم خريطة شرطة دمشق عام ١٩٢٢م، وقد أظهرت هذه الخريطة تنظيم وشكل المدينة القديمة.

٢ ٣ ١ مخطط دانجيه عام ١٩٣٧م:

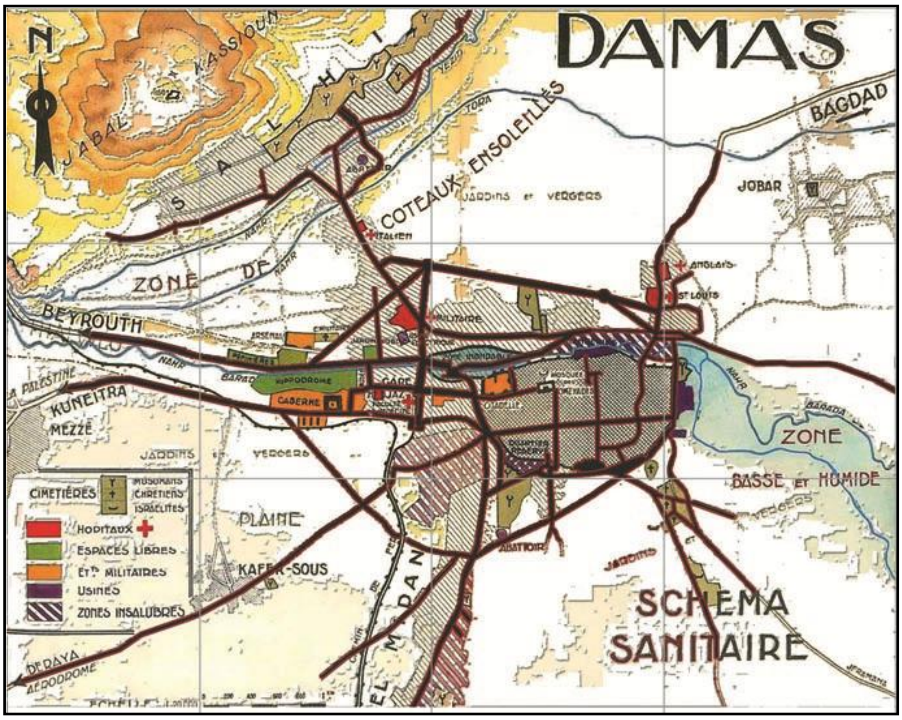
في عام ١٩٣٧م، وضع كلاً من دانجيه وبانشويا أول مخطط تنظيمي لدمشق في الفترة ما بين الحربين العالميتين الأولى والثانية. بالإضافة إلى مشاركة المعماري الفرنسي ميشيل ايكوشار في وضع المخطط أيضاً. وفي الفترة مابين (١٩٢١م - ١٩٢٨م) اهتمت سلطات الانتداب الفرنسي بتحسين الشبكة الطرقية خارج وداخل المدينة لنقل قواتها العسكرية. المخطط [٣-٦].

٢ ٣ ٢ مخطط ايكوشار عام ١٩٦٨م:

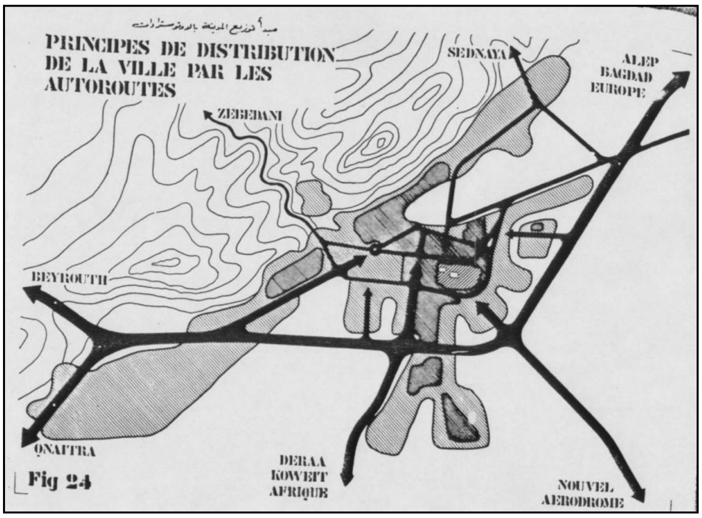
وهو ثاني مخطط تنظيمي وُضِع بعد مخطط دانجيه وتعامل فيه ايكوشار مع المدينة على أنها جزء من الإقليم الوطني الكامل، فيجب تنظيمه، وخصوصاً تخديمه بشبكة طرق سريعة تربط المدينة بباقي أراضي الدولة، هذه الشبكة حددت شكل المصور التنظيمي العمراني العام وإن كان التخطيط لمدة عشرين عاماً يتجاوز إمكانات المهندسين في مدن الدول النامية والتي تنمو على نحو غير متوقع وبإيقاع غير منتظم، فبالنسبة لايكوشار يجب أن تكون دمشق عقدة مواصلات طرقية للبلاد حتى (ولو برأيه) ضحينا بالأحياء القديمة، لأنه ينظر إلى النسيج العمراني على انه أوابد أثرية غير مرتبطة بالسياق العمراني.[٣]

---

[١] ايكوشار، ج.بانشويا، "التقرير المبرر للمخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق"، ١٩٦٣م، محافظة دمشق، الجمهورية العربية السورية، ١٩٧٣م، ص ٤.
[٢] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا) - ٢٠٠٧م.
[٣] القلاع، محمد عامر، "ملاحظات منهجية حول المصورات التنظيمية لمدينة دمشق في القرن العشرين (٢من ٢)"، مجلة المهندس العربي، ٢٠٠٦م.



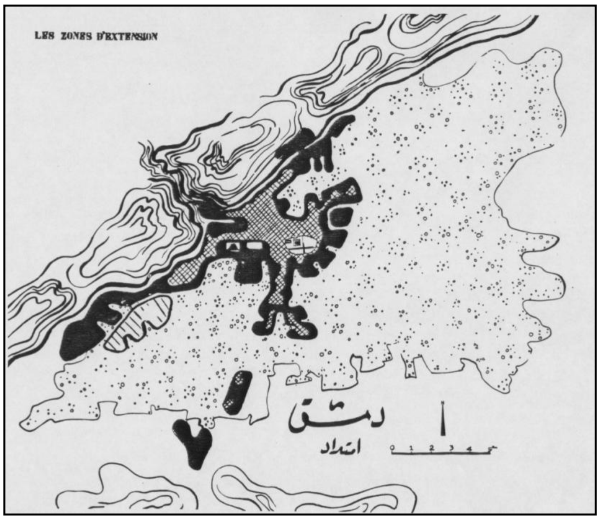
المخطط [٣-٦]: مخطط دانجيه – ايكوشار، ١٩٣٧م.
المصدر: أطلس مدينة دمشق – ٢٠١٠م.



من اليمين:

المخطط [٣-٧]: يوضح اقتراح الطريق الدائري حول الغوطة والطريق السريعة المقترحة في مدينة دمشق حسب رأي ايكوشار.

المصدر: ايكوشار، ج. بانشويا، "التقرير المبرر للمخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق"، ١٩٦٣م، محافظة دمشق، الجمهورية العربية السورية، ١٩٧٣م.



من اليسار:

المخطط [٣-٨]: مخطط ايكوشار ١٩٦٨م، ويوضح الامتداد الطولي العمراني المقترح للمدينة من قبل ايكوشار باتجاه الجبل وتكون الغوطة حوله بمثابة الرئة للمدينة.

المصدر: ايكوشار، ج. بانشويا، "التقرير المبرر للمخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق"، ١٩٦٣م، محافظة دمشق، الجمهورية العربية السورية، ١٩٧٣م.

بحث المشروع عن حل وسط بين الماضي والحاضر، فالماضي ثروة ثقافية كبيرة بينما الحاضر يتطلب نموا سريعاً لتوحيد أجزاء المدينة ودمجها بإقليمها وشبكة المواصلات الدولية كحل لمشكلة توازن الريف والمدينة اقتصادياً واجتماعياً، فأصبح التنظيم العمراني بالنسبة له مجرد برنامج تخطيطي يترجم في الفراغ كمخطط استعمالات أراضي، وشبكة طرقية تصل المناطق السكنية والترفيهية بعضها ببعض.[١]

- **التركيب العمراني للمخطط التنظيمي:**

▪ يمكن وصف النموذج الزمني "للمصور التنظيمي العام" الذي أعده ايكوشار عام ١٩٦٨م بأنه نموذج اللاستمرارية التاريخية، رغم إن الدراسة التوثيقية درست التطور التاريخي وظروف الموقع الجغرافي والزيادة السكانية. وإنطلاقاً من مخطط التطور التاريخي تتبع ايكوشار مختلف العصور التي أثرت على نسيج وشكل المدينة.

▪ حاول المصور التنظيمي العام لمدينة دمشق ومنطقتها توحيد مختلف أجزاء المدينة بشبكة طرقية، ولكنه لم يحد من توسع المدينة بحاجز من الطرق التي تحيط بالمدينة وتحدد حدودها نسبة للغوطة، فتداخل النسيج العمراني مع الغوطة.[١] المخطط [٣-٧].

▪ برأي ايكوشار إن دمشق في ذلك الوقت لم تكن تتوسع بشكل محيطي (دائري) بل على العكس **توسعت بشكل طولي (محوري)** باتجاه جبل قاسيون بإستثناء التوسع الخطي لحي الميدان الذي كان متأثراً بطريق الحج، لذلك اقترح توجيه نمو المدينة باتجاه طولي نحو جبل قاسيون ووصلها مع الغوطة والتي تعتبر رئة حيوية للمدينة في ذلك الوقت، والمطلة عليها من الجبل، وكانت توصية ايكوشار آنذاك بالحفاظ على الغوطة عن طريق تثبيت النمو فيها وتوجيه النمو طولياً باتجاه الجبل كما ذكرنا مما يتوجب معه تحجيم النمو في تجمعات الغوطة[٢]. المخطط [٣- ٨].

▪ واقترح ايكوشار إنشاء طريق جديد محيطي بالمدينة، وليكون الموجه الرئيسي لحدود هذا الطريق هو الغوطة، بهدف ربط شرق المدينة بغربها، بسبب وجود العديد من الطرق المتشعبة المنطلقة من دمشق والمتجهة نحو الغوطة.[٢]

▪ اقترح أن يوجه العمران الذي بدأ فعلاً في منطقتين اثنتين واسعتين في الغوطة، أي باتجاه برزة وشرقها وباتجاه منطقة المزة وجنوبها الغربي.[٢]

▪ وقد توقع المخطط أن تكون **التنمية العمرانية في المناطق خارج الغوطة**، ولكنه لم يقدم أية إجراءات دعم للتنمية في هذه المناطق الخارجية ولا لحماية الغوطة.

▪ **واقترح** المخطط التنظيمي العام تنمية بعض المراكز العمرانية ومنحها أهمية متوسطة، وهي: (الغزلانية ودير العصافير، **الكسوة**، عدرا والقاسمية) والهدف من تنمية هذه المراكز العمرانية هي:

- استثمار الأراضي حول الغوطة لهذه التجمعات العمرانية.
- **الدور الاقتصادي والعمراني والزراعي الذي ستلعبه كلاً من الكسوة على طريق درعا**، والغزلانية حول الطريق المتشعبة.
- تحول المهاجرين القادمين من جنوب دمشق إلى هذه المراكز العمرانية الجديدة.

وتبلغ مساحة "مصور عام مدينة دمشق لعام ١٩٦٨م" مع مناطق الحماية المحيطة بالمدينة حوالي /١١٢٥٠/ هكتار، ويبلغ عدد سكان دمشق المستقبلي فيه / ١٥٠٣٦٠٠ / نسمة. وأما مساحة المناطق الخضراء فيه مع مناطق الحماية فتبلغ حوالي / ٣١٨٣ / هكتار، وحصة الفرد فيه من المناطق الخضراء / ٢٠,٨ / م٢، وتبلغ النسبة المئوية للمناطق الخضراء مع مناطق الحماية حوالي ٢٧%.[٣]

وأما بالنسبة لمخطط ايكوشار فلم يكن هناك تحديد أو تعريف خاص **لإقليم مدينة دمشق** آنذاك، ويرجع السبب في ذلك إلى أن عدد السكان في ذلك الوقت ونمو المدينة لم يكن ليجعلها بمثابة مدينة ميتروبوليتانية، ولكن **استنتج ايكوشار** من التحليل أن دمشق قطب مركزي سكاني واقتصادي للشرق الأوسط، ما يؤمن سوق استهلاك واسعة لمنتجاتها الصناعية، وهذا ما دعاه للتأكيد على ضرورة تزويدها بطرق مواصلات مناسبة لجذب التجارة والصناعة والسياحة وخاصة السياحة الدينية.* وتم صياغة عناصر تحليل مخطط ايكوشار ونتائج ذلك المخطط ضمن جدول ملحق في الملحق رقم [٢].

---

[١] القلاع، محمد عامر، "ملاحظات منهجية حول المصورات التنظيمية لمدينة دمشق في القرن العشرين (٢من ٢)"، مجلة المهندس العربي، ٢٠٠٦م.
[٢] ايكوشار، ج.بانشويا، "التقرير المبرر للمخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق"، ١٩٦٣م، محافظة دمشق، الجمهورية العربية السورية، ١٩٧٣م.
[٣] عابدين، محمد يسار، "العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)"، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، الجيزة، جمهورية مصر العربية، آب ١٩٩٨م، الأطروحة الأولى: "دراسة حول العلاقة الناظمة بين المناطق الخضراء وعدد السكان ومساحة المخططات التنظيمية".

٢ ٣ ٣ شركة الدراسات والاستشارات الفنية (١٩٩٢ – ٢٠٠٣):

في عام ١٩٨٧م، أنشِئت دائرة المصور العام والتي أقرت مدة انتهاء المخطط التنظيمي لعام ١٩٦٨م، **وهدفها تشكيل مصور عام جديد لمدينة دمشق،** يأخذ بعين الاعتبار المشاكل التخطيطية التي تواجهها دمشق واحتياجات السكان في السنوات القادمة. وفي عام ١٩٩٢م ُأقِر إعداد المخطط التنظيمي لمدينة دمشق بعقد مع الشركة العامة للدراسات والاستشارات الفنية، وتم العمل عليه حتى عام ٢٠٠٠م، وخلال هذه المدة وجد أن الدراسة لا تستند إلى أرضية طبوغرافية، وبالتالي قامت المحافظة بالتعاقد مع المؤسسة العامة للمساحة لإعداد مصور طبوغرافي للوضع الراهن لمدينة دمشق، وتم مطابقة كلاً من المخططين (الطبوغرافي والمصور العام)، واستلمت الدراسة عام ٢٠٠٣م، ولكن للأسف لم يتم تصديقها واستمرت دمشق حتى اليوم (٢٠١٠م) بمخطط ايكوشار عام ١٩٦٨م. [١]

- **تحديد إقليم دمشق ومكوناته:**

تم تحديد **إقليم دمشق** بالنسبة لدراسة الشركة انطلاقاً من العامل الرئيسي: **(تحديد منطقة النفوذ الإقليمي للمدينة).**
وذلك من خلال دراسة ما يلي:

- **النفوذ الإداري:** والمحدد بالحدود الإدارية لمحافظة دمشق، وعلاقتها مع الحدود الإدارية للوحدات الإدارية في محافظة ريف دمشق.
- **النفوذ الخدمي:** فيما يتعلق بأحواض التخديم لشبكات المرافق العامة، من كهرباء ومياه وصرف صحي، والمرتبطة مباشرة بشبكة المدينة.
- **شبكات الطرق والمواصلات:** التي تؤمن ارتباط المدينة بإقليمها، من خلال الرحلات اليومية من المدينة واليها. [١]

وقد بلغت مساحة **إقليم دمشق** وفقاً لدراسة الشركة العامة للدراسات في مشروع تنظيم دمشق حوالي /٢٧٠٠/ كم٢. وينطبق هذا التحديد على المناطق التي تقع ضمن دائرة نصف قطرها **٢٥كم** من مركز المدينة، ويشكل عدد السكان في الإقليم حوالي ٨٥% من عدد سكان محافظتي دمشق وريف دمشق. ويتألف إقليم دمشق من:

- **محافظة دمشق:** وتبلغ مساحتها ضمن الحدود الإدارية /١٠٦٢٥/ هكتار تقريباً.
- **جزء من محافظة ريف دمشق:** بمساحة تعادل /٣٣٩٤/كم٢ تقريباً، ويضم كافة التجمعات السكانية الجاذبة للسكان والواقعة ضمن النواحي الإدارية التي تتمتع بنمو أعلى من المعدل العام للقطر ويبلغ عددها /٢٠٤/ تجمعاً سكانياً تصنف مواقعها كالتالي:

- **منطقة الزراعات الكثيفة ضمن الغوطة:**

ويمكن تجزئة هذه المناطق من الناحية العمرانية إلى قسمين:

- الحزام العمراني المباشر المحيط بالمدينة.
- باقي مناطق الزراعات الكثيفة في الغوطة.

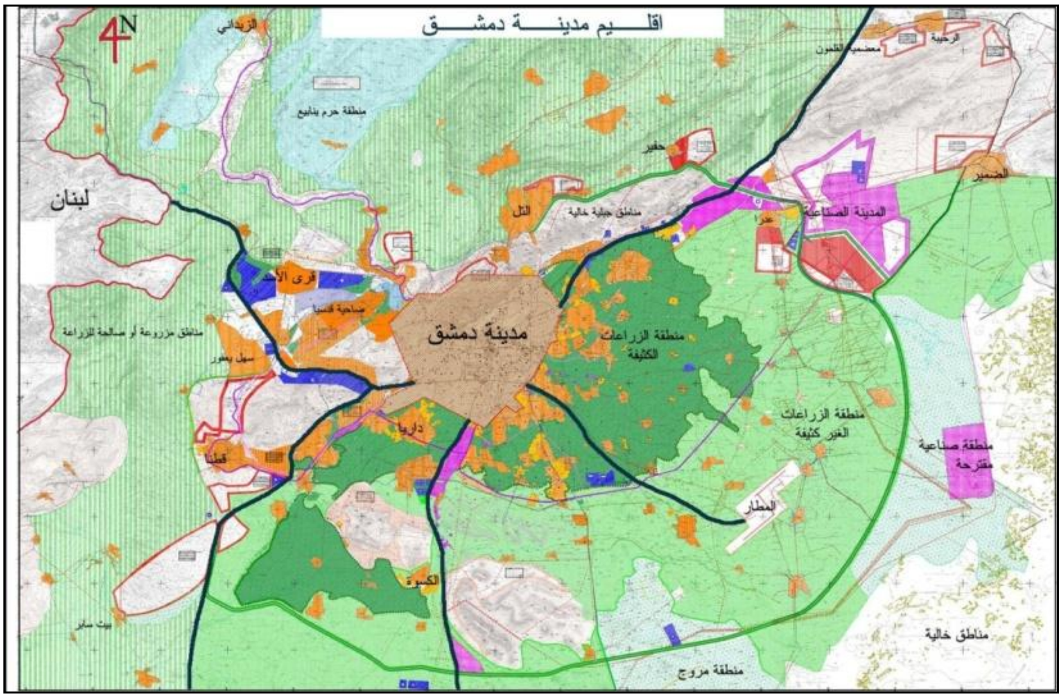
- **التجمعات السكانية ضمن مناطق الزراعات غير الكثيفة في الغوطة:** وتضم؛

- التجمعات السكانية الرئيسية.
- باقي التجمعات في الإقليم.

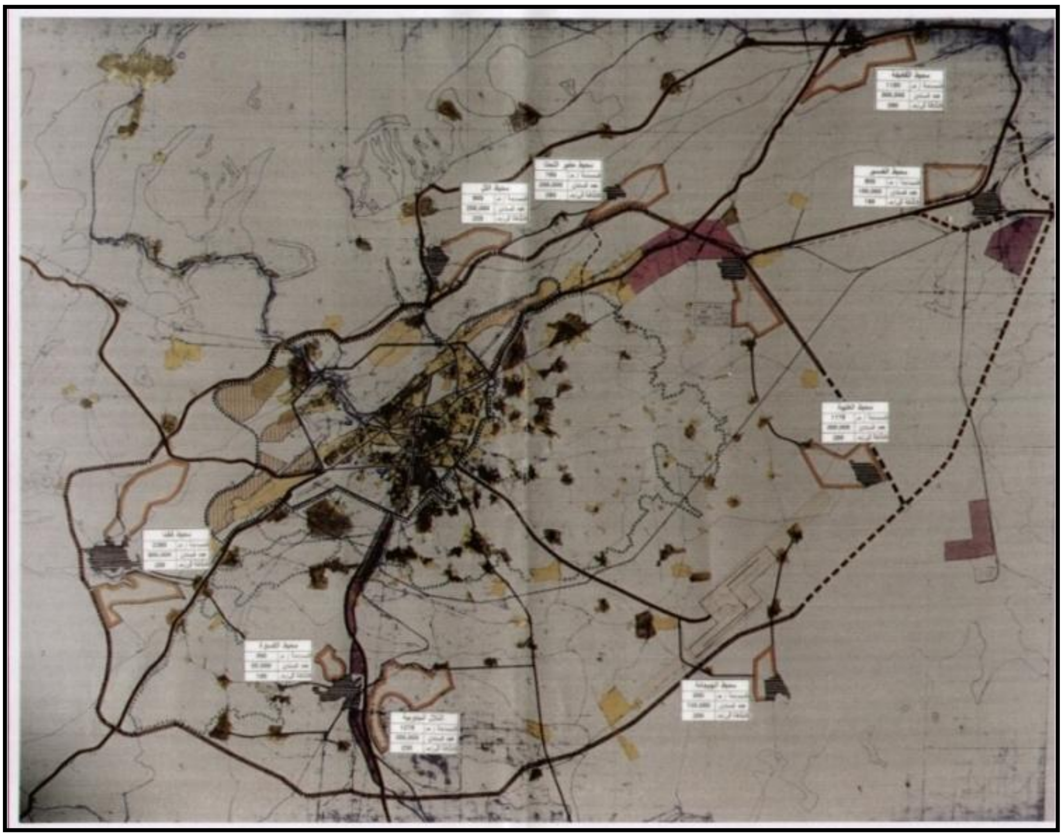
← ونتيجة لما سبق فان **إقليم دمشق** يتحدد **جغرافياً** بالمنطقة الممتدة من مدينتي الضمير والقطيفة من الجهة الشمالية الشرقية إلى جوار مدينة قطنا في الجهة الجنوبية الغربية ومن الديماس في الجهة الشمالية الغربية وصولا إلى الهيجانة في الجهة الجنوبية الشرقية. [١] المخطط [٣-٩].

---

[١] شركة الدراسات والاستشارات الفنية (GCEC)، "التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠)"، ٢٠٠٥م.



المخطط [٣-٩]: مخطط إقليم دمشق حسب تحديد دراسة شركة الدراسات والاستشارات الفنية – ١٩٩٢م.
المصدر: تقرير شركة الدراسات لإعداد المخطط التنظيمي لإقليم دمشق ١٩٩٩م



المخطط [٣-١٠]: المخطط الإقليمي لدمشق المقترح من قبل شركة الدراسات.
المصدر: تقرير شركة الدراسات لإعداد المخطط التنظيمي لإقليم دمشق ١٩٩٩م

- **توزع السكان على مكونات إقليم دمشق ومحاور التنمية المستقبلية للأمدين التخطيطيين (٢٠٢٠- ٢٠٥٠):**

نظراً لخصوصية مدينة دمشق والمناطق المحيطة بها ومحدودية الموارد المتاحة ضمنها يمكن **تقسيم مكونات إقليم دمشق** إلى قسمين أساسيين:

١ - القسم من الإقليم الذي يتوجب تحجيم التنمية فيه ويضم:

- مدينة دمشق ضمن حدودها الإدارية البالغة مساحتها /١٠٦/ كم^{2} تقريباً.
- منطقة الزراعات الكثيفة المحيطة بالمدينة ومن ضمنها الحزام العمراني المباشر.

٢ - القسم من الإقليم الواجب تنشيط التنمية فيه:

وهو جزء الإقليم الواقع على أراضى جرداء، والذي يتوجب أن يستوعب الزيادات السكانية المستقبلية المتوقعة للإقليم، وبما يحقق المحافظة على الغوطة ويحجم من النمو في التجمعات السكانية القائمة، فقد تم اقتراح:

- التجمعات السكانية **المشكلة لمحاور التنمية العمرانية المستقبلية** في الإقليم.
- باقي التجمعات السكانية في الإقليم.

٣ - محاور التنمية العمرانية :

محاور التنمية العمرانية في الإقليم والتي ستستوعب الزيادات السكانية المتوقعة. الجدول [٣-٤]. ويتم توزيعها على المحاور العمرانية التالية:

- **المحور الشمالي:** وتتوزع فيه التنمية العمرانية على التجمعات السكانية التالية:

(عدرا - الضمير - التل - حفير - رحيبة - معضمية القلمون - القطيفة - ضاحية الأسد بحرستا - الجزء السكني في المدينة الصناعية بعدرا - مدينة قاسيون الجديدة - الضاحية الشمالية بقاسيون).

- **المحور الجنوبي الغربي:** ويتألف من جزأين، وهما:

- **محور قدسيا – قطنا:** وتتمثل أعمال التنمية العمرانية فيه على الجزء من المحور بضاحية قدسيا الجديدة وبامتدادها باتجاه الصبورة ومن ثم باتجاه قطنا.

- **محور المعضمية – القنيطرة:** وتشكل أعمال التنمية على هذا الجزء شريطاً يمتد على السفوح الجبلية من السومرية باتجاه قطنا، ومن ثم باتجاه بيت سابر، وتساهم المخططات التنظيمية العامة لكل من عرطوز وجديدة عرطوز والمعضمية (الواقعة على محيط الغوطة) في تحقيق التنمية عليه جزئياً.

- **المحور الجنوبي:** وتتمثل أعمال التنمية العمرانية فيه بالكسوة والمنطقة الواقعة شمالها وكذلك التلال الواقعة إلى الجهة الجنوبية الشرقية منها.

- **باقي التجمعات في الإقليم:** بلغ عدد سكان باقي الإقليم والذي يشمل (نواحي الفيجة والديماس وماتبقى من ناحية مركز قطنا وناحية مركز القطيفة والرحيبة وبعض المناطق البعيدة من الكسوة). الجدول [٣- ٥].

ومن الواجب تشجيع التنمية في تلك المناطق للمساهمة في تخفيف الضغط عن مدينة دمشق والغوطة. [١]

---

[١] شركة الدراسات والاستشارات الفنية (GCEC)، التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠)، ٢٠٠٥.

محاور التنمية		التجمعات السكانية المشكلة لمحاور التنمية العمرانية المستقبلية	مساحة المخطط التنظيمي العام المصدق (هكتار)	تعداد السكان لعام ١٩٩٤ (ألف/نسمة)	المناطق المقترحة للتنمية العمرانية	المساحة المقترحة للتنمية (هكتار)	الامد التخطيطي القريب ١٩٩٤-٢٠٢٠: عدد السكان عام ٢٠٢٠ (ألف/نسمة)	الامد التخطيطي القريب ١٩٩٤-٢٠٢٠: المساحة اللازمة للتنمية العمرانية (هكتار)	الامد التخطيطي البعيد ٢٠٢٠-٢٠٥٠: عدد السكان عام ٢٠٥٠ (ألف/نسمة)	الامد التخطيطي البعيد ٢٠٢٠-٢٠٥٠: المساحة اللازمة للتنمية العمرانية (هكتار)
المحور الشمالي		التل	١٢٢٠	٣٧	جوار التل	٣٨٥	٢٢٠	*	٣٢٠	٣٨٥
		حفير تحتا	٥٧	٣	جوار حفير	٦٥٠	٣٧	١٦٠	١٣٥	٤٩٠
		عدرا	١٧٥	١٨	جوار عدرا	٨١٠	٦٩	١٩٥	١٩٢	٦١٥
		الضمير	٧٩٠	٢٣	جوار الضمير	٨٢٠	١٥٥	*	٢٦٧	٥٩٣
		رحيبة	٨٩٧	٢٣	جوار الرحيبة	٧٦٠	٢٢٠	*	٣٤١	٥٦٨
		معضمية القلمون	٣٠٠	١١	جوار المعضمية	١٦٢	٦٤	*	٩٦	١٦٠
		القطيفة		٢٣	جوار القطيفة	٥٥٠	١٨٩	*	٣٠٠	٥٥٠
		ضاحية الأسد	٢٨٥	٥	شمال حرستا	٢٨٥	٣٨	١٥٥	٦٤	١٣٠
		المدينة الصناعية	_	_	بين عدرا والضمير	١٢٥٦	١٩٢	٩٦٠	٢٥٣	٤٢٠
		مدينة قاسيون	_	_	جنوب غرب معربا	٥٠٠	_	_	١٠٠	٥٠٠
		الضاحية الشمالية	_	_	شمال الهامة	٥٠٠	_	_	١٠٠	٥٠٠
		المجموع		١٤٣		٦٦٧٨	١١٨٤	١٤٧٠	٢١٦٨	٤٩١١
المحور الجنوبي الغربي	الجزء الأول قدسيا - قطنا	قدسيا	٦٧٩	٣١	بين ضاحية قدسيا والصبورة	١٤٥٠	٣٣٠	١٤٥٠	٣٣٠	_
		الصبورة	١١٢	١٩	بين الصبورة وقطنا	١٠٥٠	٤٣	_	٢٣١	٩٤٠
		المجموع		٥٠		٢٥٠٠	٣٧٣	١٤٥٠	٥٦١	٩٤٠
	الجزء الثاني المعضمية - قطنا	معضمية الشام	٢٤٥	٣٤	شمال معضمية الشام	٤٥٠	١٤٥	٤٥٠	١٤٥	_
		جديدة عرطوز	٧٤٢	٢٧	توسع بلدة جديدة عرطوز	_	١٣٤	*	١٣٤	_
		عرطوز	١٥٧	١٢	بين عرطوز وقطنا	٤٦٠	١١١	٤٦٠	١١١	_
		قطنا	٦٨٢	٣٤	جنوب قطنا	١١٠٠	١٢٧	*	١٩٢	١١٠٠
		قطنا سابر	_	_	جنوب قطنا باتجاه سابر	٢٠٠٠	_	_	٣٠٠	١٧٠٠
		المجموع:		١٠٧		٤١١٠	٥٢٠	٩١٠	١٠٧٧	٢٨٠٠
المحور الجنوبي		الكسوة	١٦٣	٣١	سفوح التلال شمال الكسوة	١٧٦٠	٤٠٣	١٧٦٠	٤٠٣	_
					سفوح التلال جنوب الكسوة	٢٠٠٠	_	_	٤٠١	٢٠٠٥
		المجموع:		٣١		٣٧٦٠	٤٠٢	١٧٦٠	٨٠٤	٢٠٠٥
المجموع:				٣٣١		١٧٠٤٨	٢٤٨٠	٥٥٩٠	٤٦١٠	١٠٦٥٦

ملاحظة: *التجمعات السكانية التي أعدت لها مخططات تنظيمية عامة جديدة حيث أخذ بعين الإعتبار الدور الإقليمي التنموي لها، وتستوعب هذه المخططات الزيادات السكانية المقترحة لهذه التجمعات وللأمد التخطيطي ١٩٩٤-٢٠٢٠.

الجدول [٣ – ٤]: توزيع السكان على التجمعات العمرانية المشكلة لمحاور التنمية للأمدين التخطيطيين ٢٠٢٠ و ٢٠٥٠.

المصدر: شركة الدراسات والاستشارات الفنية، "التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠)".

أجزاء الإقليم	تعداد السكان لعام ١٩٩٤ألف/نسمة	تقدير عدد السكان لعام ٢٠٢٠ ألف/نسمة	تقدير عدد السكان لعام ٢٠٥٠ألف/نسمة	ملاحظات
مدينة دمشق ضمن حدودها الإدارية	١٣٩٤	١٥٨٥	١٥٨٥	تنشيط التنمية العمرانية في هذا الجزء من الإقليم
منطقة الزراعات الكثيفة في الغوطة	٧٣* ٨٤٠ ٩١٣	١٤٠٠	١٤٠٠	تحجيم التنمية العمرانية في هذا الجزء من الإقليم
التجمعات السكانية المشكلة لمحاور التنمية العمرانية	**٣٣١**	٢٤٨٠	٤٦١٠	تنشيط التنمية العمرانية في هذا الجزء من الإقليم
باقي تجمعات الإقليم	٢٢٢	٨٨٥	١٩٣١	تنشيط التنمية العمرانية في هذا الجزء من الإقليم
إجمالي الإقليم	٢٧٨٦	٦٣٥٠	٩٥٢٥	تنشيط التنمية العمرانية في هذا الجزء من الإقليم

ملاحظة : * ٧٣ (ألف نسمة) عدد سكان معضمية الشام وعرطوز وجديدة عرطوز، وقد دخل هذا العدد أيضا ضمن مجموع سكان التجمعات المشكلة لمحاور التنمية العمرانية لوقوع تلك المناطق ضمنها.

جدول [٣ – ٥]: توزع السكان المستقبلي على مكونات الإقليم للأمدين التخطيطيين (٢٠٢٠ - ٢٠٥٠).
المصدر: شركة الدراسات والاستشارات الفنية، التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق، عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠).

- **خطة شركة الدراسات بالنسبة للحلول الإستراتيجية لنمو إقليم دمشق في الأمدين القريب (١٩٩٥-٢٠٢٠) والبعيد (٢٠٢٠ – ٢٠٥٠):**

اقترحت شركة الدراسات من أجل بقاء عدد سكان إقليم دمشق ضمن التقدير المعتمد **يتوجب إنشاء أقطاب جاذبة** أخرى على **الصعيدين القطري والإقليمي** وذلك من خلال إتباع ما يلي:

١ - على صعيد القطر:

- تشجيع التنمية الحضرية في المدن الأخرى في القطر بحيث يتحقق نوع من التوازن في توزيع السكان بدلاً من تمركزهم في ثلاثة أقطاب (دمشق - حلب - حمص).
- **بالنسبة للمنطقة الجنوبية فيجب تعزيز دور مدينتي درعا والسويداء** اللتان سجلتا النمو الأقل بين كافة مراكز المحافظات خلال الفترة (٨١-٩٤).
- بذل الجهود من أجل تحسين الظروف المعيشية في المناطق الريفية، وعلى مستوى كامل القطر وذلك من أجل المحافظة على نسبة كبيرة من السكان الريفيين في مواقعهم الريفية وتخفيض نزوحهم للمراكز الحضرية الأكبر.
- تجنب خطر استمرار ظاهرة نمو السكن المخالف على محيط المدن الكبرى. [١]

---

[١] شركة الدراسات والاستشارات الفنية (GCEC)، "التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠)، ٢٠٠٥م".

٢ ـ على صعيد إقليم دمشق:

- انتقاء عدد من **المدن الديناميكية المساعدة** في **إقليم دمشق** والتي تمثل اليوم نمواً إيجابياً.
- دعم هذه المدن بالخدمات والفعاليات المناسبة التي تسمح لها بأن تصبح **أقطاباً جاذبة** وبهذه الطريقة تخلق منطقة واقية للمدينة والغوطة، قادرة على أن تستوعب قسماً هاماً من السكان المستقبليين.

وقد تم انتقاء **ستة مدن وقرى** يمكن للقاعدة السكانية فيها أن تزداد بشكل ملحوظ وكبير خلال (٢٥) سنة القادمة وهي: (القطيفة ـ الضمير ـ عدرا ـ **الكسوة** ـ قطنا ـ التل). والسبب في اختيار هذه المدن هو:

- ذلك أنها تبعد مسافة كافية عن دمشق لكي تأخذ دورها الإقليمي المطلوب.
- يبحث سكانها عن العمل في مناطقهم، وانتقالهم إلى دمشق سيكون محدوداً جداً ومحصوراً فقط بالخدمات عالية المستوى. [١]

وحددت شركة الدراسات **محاور التنمية العمرانية في إقليم دمشق** بنتيجة دراسة **البنية العمرانية للإقليم**، وتم التوصل إلى تحديد **محاور التنمية** كالتالي:

- **المحور الأول:** وهو يمثل مدينة دمشق بحدودها الإدارية الحالية وتوسعاتها المقترحة.
- **المحور الثاني:** ويتعلق بالمنطقة الشبه حضرية. وتقع هذه المناطق ضمن نطاق الغوطة، ومن الواجب الحد من نموها حفاظاً على الأراضي الزراعية.
- **المحور الثالث:** ويتمثل بالحلقة المؤلفة من ستة مدن والمشار إليها سابقاً، والواقعة على مسافة مناسبة من دمشق والتي يمكن أن تجذب عدداً من المهاجرين من ريف دمشق.
- **المحور الرابع:** ويتعلق بمناطق التوسع المختارة، والتي يجب أن تتم فيها **التنمية بشكل متوافق،** مع استيعابها الفيزيائي **كأقطاب جذب رئيسية**، وينظر إليها **كمدن جديدة مكتفية ذاتياً ومستقلة** عن العاصمة.
- **المحور الخامس:** وهو يتعلق بالجذب السكاني العائد للمناطق الريفية الحالية وفقاً لبنيتها وحجمها حيث تطغى هنا الفعالية الزراعية، ويشمل هذا المحور كامل الأواهل الريفية. [١]

رأت الشركة أن مضمون المخطط الإقليمي النهائي المقترح يجب أن يكون موجهاً وملزماً في كافة المهمات التخطيطية المتعلقة بالتجمعات السكانية الواقعة ضمن إقليم دمشق، المخطط [٣-١٠]. والذي يهدف بشكل رئيسي إلى:

- إقامة مشاريع تنمية عمرانية خارج الحدود الادارية لمدينة دمشق لتخفيف العبء.
- الحفاظ على الغوطة وتحجيم النمو فيها.
- عدم توسيع المخططات التنظيمية العامة للتجمعات السكانية الواقعة ضمنها وذلك للمحافظة عليها.
- اعتبار منطقة الزراعات الكثيفة في الغوطة محمية بيئية يتم التعامل معها وفق نظام خاص.
- الآخذ بمبدأ الضواحي الجديدة المكتفية ذاتياً قدر الإمكان، مع تنشيط المراكز الحضرية الواقعة خارج الغوطة، وجعل عدد من هذه المراكز مراكز إقليمية هامة ذات قاعدة اقتصادية وخدمية متطورة.
- التأكيد على ضرورة وجود **هيئة عليا لمدينة دمشق الكبرى** لمتابعة تنفيذ الرؤية العمرانية المشتركة للتجمعات السكانية في إقليم دمشق. [١]

وتأخر إنجاز مصور عام دمشق منذ عام ١٩٩٢م حتى عام ٢٠٠٨م، فأدى ذلك إلى عدم تحقيق توجّهات المحافظة بالوصول إلى مصور عام حديث، باعتبار أن البيانات والإحصاءات التي استندت عليها الدراسات كانت تعود للعام ١٩٩٤م، إضافة إلى النقص في تأمين دراسات مرورية وبنى تحتية ودراسات بيئية واجتماعية في هذا المصور. وهذا دعا إلى التوصل لاعتماده كمخطط وضع راهن وكقاعدة للعمل المستقبلي والتوجّه للتعاقد لتحديث المصور العام وتطويره.

---

[١] شركة الدراسات والاستشارات الفنية (GCEC)، "التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠)"، ٢٠٠٥م.

- **ومما سبق نستخلص ...**

▪ أن محور التنمية الثالث، هو محور لتنمية المدن الستة المقترحة (عدرا –القطيفة – التل – قطنا – الضمير – **الكسوة**)، حيث لا يقتصر **مفهوم محاور التنمية** بالنسبة للشركة على **محور خطي عمراني وإنما مفهوم محاور التنمية قد يكون لمجموعة تجمعات سكانية أو عمرانية تشكل حزاماً عمرانياً حول المدينة** أو حلقة مؤلفة من مجموعة مدن.

▪ وقد لا يرتبط بالضرورة فيها مفهوم محور التنمية بمفهوم مدخل المدينة.

▪ أن التنمية بمفهوم الدراسة **على هذا المحور** تنحصر **بتنمية مدينة الكسوة** ضمن خطة تنمية مناطق عمرانية لاستيعاب الزيادة السكانية والهجرات الداخلية وحصراً (منطقة التلال الواقعة شمالها وجنوبها).

▪ جاءت أهمية دراسة **محاور التنمية العمرانية** لأنها جزء من حلول التوزع السكاني المستقبلي وحلول زيادة النمو والهجرة الداخلية حيث تقع ضمن دراسة المخطط الإقليمي لدمشق.

▪ اقتراح إزالة المنطقة الصناعية بالكسوة بعد ما تم اقتراح وجود منطقة للصناعات الثقيلة فيها **نظراً لوقوعها على أراضي ذات تربة زراعية جيدة**، على الرغم من وجود بعض المنشآت الصناعية فيها وبجوارها والتي يمكن المحافظة عليها كوضع راهن ومنع إقامة منشآت صناعية جديدة، وذلك لأن منطقة الكسوة تقع ضمن جزء من منطقة الزراعات الكثيفة والجزء الآخر يقع ضمن منطقة الزراعات الغير كثيفة وكلاهما يجب المحافظة عليه وتحجيم النمو فيهما.

▪ ومن أول اقتراحات الدراسة بالنسبة للاستعمالات الصناعية وضع منطقتين صناعيتين في كلاً من القدم وحوش بلاس، خارج الحدود الإدارية للمدينة، تحقق الشروط والتوجهات التي وضعتها الدراسة، كالمحافظة على المنشآت الصناعية الحالية القائمة على أراضي مناسبة، والعمل على تكثيف الفعاليات الصناعية فيها، مع **مراعاة الشروط البيئية** لتصبح ما يمكن تسميته (بارك صناعي) يضم مناطق خضراء ومستودعات وصناعات خفيفة وحرفية مختلفة، وتم اقتراح مساحة بحدود ٢٠٠ هكتار من أصل ٢٢٣٠ هكتار خصصت لمساحة المنشآت الصناعية ضمن مخطط الدراسة، واختيار هذه المناطق بالقرب من الطرق وشبكات سكك الحديد وبحيث يكون اتجاه الرياح السائدة فيه مناسباً.

▪ تم الاهتمام **بالمحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا)** في دراسة الشركة بالمفهوم التالي:

(مفهوم محور التنمية بالنسبة للمحور الجنوبي هو [طريق مروري دولي]).

▪ وتم أخذ المحاور الأخرى على أنها **محاور مرورية**، يتم فيها:

- معرفة الوضع الراهن للتجمعات العمرانية القائمة عليها وتحليلها.
- ووضع خطة لتنمية هذه التجمعات.

➔ **إذن حل مروري للمحور وتنمية للتجمعات المحيطة به**.

* وتم وضع عناصر تحليل مخطط شركة الدراسات ونتائج ومقترحات المخطط ضمن جدول في الملحق رقم [٣].

٢ ـ٣ ـ٤ دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA) "التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية" - كانون الأول ٢٠٠٧م:

إن الهدف الرئيسي لدراسة التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في منطقة إقليم دمشق في سورية كان بطلب من حكومة الجمهورية العربية السورية لمساعدةً فنيةً من قبل الحكومة اليابانية للقيام بإعداد مخطط عام للتنمية المستدامة لمنطقة إقليم دمشق، وقد قررت أن تنجز هذه الدراسة استجابةً لهذا الطلب فإن الوكالة اليابانية، فيجب أن يعد المخطط من أجل تنمية مستدامة لإقليم دمشق. وتمت الدراسة على ثلاث مستويات: (سورية بالكامل، منطقة إقليم دمشق، وضاحية ضمن إقليم دمشق). [١]

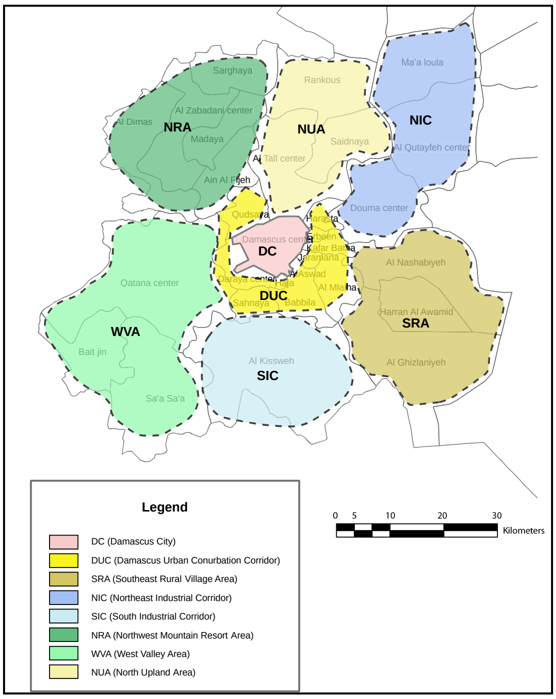
- **تحديد إقليم دمشق الكبرى:**

إن إجمالي عدد السكان في منطقة **إقليم دمشق** والذي تم تحديده بحسب دراسة الجايكا على أنه عبارة عن **مجموع محافظتي دمشق وريف دمشق** هو ٣،٨٢ مليون نسمة في العام ٢٠٠٤، منها ٧٩% (أي ٣ مليون نسمة) في المناطق العمرانية، وهي عبارة عن ٣١% من إجمالي عدد السكان في سورية وإن نسبة نمو السكان في إقليم دمشق على أي حال قد تناقصت في السنوات الأخيرة. ومازالت محافظة ريف دمشق هي المنطقة الأكثر استقبالاً للهجرة الداخلية في سورية بما فيها الهجرة من مدينة دمشق، فأصبح **إقليم دمشق الكبرى منطقة للهجرة الداخلية.**

ويمكن **تحديد إقليم دمشق الكبرى** استناداً إلى بيانات السكان المتوفرة حسب الوحدات الإدارية، إذ تم أخذ جميع النواحي الواقعة **ضمن نصف قطر ٣٠ كم** من مركز المدينة، كما كان مقترحاً في مجال العمل للدراسة، وبالتالي ستكون هناك (٢٨) ناحية متضمنة في الإقليم. وتبلغ المساحة الإجمالية التقريبية هي ٤،٧٠٠ كم^2. [٢]

وتم تقسيم إقليم دمشق الكبرى إلى عدة مناطق (زونات) وذلك لإظهار الخصائص الاقتصادية لكل منطقة، وكانت تقسيمات المناطق كالتالي:

١ - **<u>مدينة دمشق (DC):</u> محافظة دمشق.**
٢ - <u>المحور (الكوريدور) العمراني لدمشق (DUC):</u> حرستا، عربين، كفر بطنا، جرمانا، المليحة، ببيلا، صحنايا، داريا، قدسيا.
٣ - <u>منطقة القرى الريفية الجنوبية – الشرقية (SRA):</u> النشابية، حران العواميد، الغزلانية.
٤ - <u>المحور (الكوريدور) الصناعي الشمالي – الشرقي (NIC):</u> مركز دوما، القطيفة، معلولا.
٥ - **<u>المحور (الكوريدور) الصناعي الجنوبي (SIC):</u> الكسوة.**
٦ - <u>منطقة المنتجعات الجبلية الشرقية – الغربية (NRA):</u> الزبداني، الديماس، مضايا، سرغايا، عين الفيجة.
٧ - <u>منطقة الوادي الغربي (WVA):</u> مركز قطنا، بيت جن، سعسع.
٨ - <u>منطقة التلال الشمالية (NUA):</u> التل، رنكوس، صيدنايا. [٣]



المخطط [٣-١١]: تقسيم إقليم دمشق الكبرى إلى مناطق.
المصدر: دراسة الجايكا اليابانية – ٢٠٠٧م.

ويوضح المخطط [٣- ١١] تقسيم الإقليم للمناطق (الزونات) الثمانية. ويوضح الجدول [٣-٦] ملامح هذه المناطق (الزونات) الثمانية في **إقليم دمشق** حسب دراسة الجايكا.

---

[١] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، شركة ريكس الدولية، شركة ياتشيو الهندسية المحدودة، "<u>مسودة التقرير النهائي حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية</u>"، المجلد ٢، تقرير المخطط التنظيمي، كانون الأول ٢٠٠٧م.
[٢] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، المجلد ٢، الفصل السادس، ص ص ٥- ٦
[٣] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، المجلد ٢، الفصل السادس، ص ١٧

اسم الزون	الوصف	الإقليم	العمران	الزراعة	الصناعة	السياحة	الطبيعة	الظروف الراهنة	إمكانية العمران
مدينة دمشق (DC)	تتمركز الوظائف الرئيسية للقطر (الاقتصادية، السياسية، الثقافية والترفيهية) في ساروجة والمهاجرين والصالحية ودمشق القديمة	عبارة عن محافظة دمشق مع ١٦ مديرية خدمات	هي عبارة عن المناطق المعمورة وتمتد من المنطقة المركزية إلى الضواحي المحيطة (كالمزة، دمر، برزة، القابون، جوبر، الشاغور، القدم وكفر سوسة)	تختفي البقية الباقية من الأراضي الزراعية في كفرسوسة بشكل سريع	لا توجد معامل كبيرة، بل ورشات صغيرة للسيارات في المناطق الشرقية والجنوبية من المدينة مثل القدم والقابون وجوبر والميدان وسيتم نقل جميع هذه الصناعات إلى ريف دمشق	منظر عام لجبل قاسيون، ويتم إضعاف التراث الحضاري والتاريخي في دمشق القديمة والذي هو السمة الأساسية لتنمية السياحة في سورية من خلال السكن المخالف والإدارة العمرانية غير الكافية	جبل قاسيون والحدائق العمرانية مثل حديقة جرش وتشرين.	يحدث التدهور العمراني في بعض الأجزاء من مركز المدينة لعدم مجاراة التنمية العمرانية المخططة مع تنمية مناطق المخالفات.	تحتاج إلى التناغم بين حفظ التراث العمراني وتعزيز الفعالية الاقتصادية، وإعادة التنمية ضرورية للتسوية بين الاثنين.
الامتداد العمراني لمدينة دمشق (DUC)	النمو السكاني السريع يسبب فوضى في استعمالات الأراضي، واختفاء الزراعة ونقص المياه يصبح أكثر خطورة	الممر العمراني المحيط بمدينة دمشق في الجهة الجنوبية الشرقية	عمران مستمر من دمشق مع عدد السكان المرتفع والذي يمتد إلى الخارج.	بقيت بعض المناطق الزراعية ولكنها تتحول إلى سكن مخالف ومناطق صناعية بالإضافة إلى ندرة المياه تعيق الزراعة	يوجد موقع لصناعات كثيفة مثل معالجة الأخشاب في عربين وداريا وكفر بطنا، وورشات خياطة في جرمانا والمليحة، ومعامل وطنية كبيرة للمواد الكيميائية والدوائية في المليحة.	اختفت المناطق الخضراء التي اعتادت أن تكون مقصد السكان في نزهات العطلات الأسبوعية	من المحتمل أن تختفي المناطق الخضراء الباقية في محيط المدينة في المستقبل القريب	جزء فعال من الكتلة العمرانية في دمشق فيها العديد من المشاكل العمرانية بما فيها السكن المخالف والتلوث الصناعي والزراعي المياه غير كافية.	إنشاء مراكز عمرانية ثانوية عديدة من خلال استعمالات مختلطة للأراضي من أجل التنمية المستدامة والمعتمدة على الذات.
القرى الريفية الجنوبية الشرقية (SRA)	لم يصل العمران والهجرة السكانية إليها بعد، وما يزال الجو الريفي سائد، والزراعة هي المورد الأساسي	تقع في الجزء الجنوبي الغربي من دمشق وتتألف من النشابية، حران العواميد والغزلانية	محور تنمية رئيسي تم تصوره في المخطط التنظيمي لعام ١٩٦٨ ولم يتحقق بسبب نقص المياه	مازالت الزراعة المورد الرئيسي للدخل ولكن نقص المياه يعيقها، وتم محاولة تبديل المحاصيل لخفض طلب المياه	يقدم المطار ومحطة تشرين الحرارية فرص عمل جديدة، كما توجد بعض المعاهد والمطامر في الغزلانية	ثلاثة أعمدة رومانية لم تحفظ بشكل مناسب وتم استخدامها في بناء مساكن، لا توجد مرافق ترفيهية تستفيد من وفرة الطبيعة.	خطر التدهور بسبب امتداد المناطق شبه الصحراوية.	كمية المياه غير كافية لدعم الزراعة، أو تحويلها إلى تنمية سكنية.	تصور تنمية خدمية بالتشارك مع المطار والمعاهد الموجودة.
الممر الصناعي الشمالي-الشرقي (NIC)	تقدم عمراني وصناعي سريع مع تنمية مدينة عدرا الصناعية	تشكل جزء من شريان التنمية الوطنية وتتألف من مركز دوما ومعلولا	تزحف العديد من المساكن النظامية والمخالفة إلى الأراضي الزراعية مسببة مشاكل عديدة مثل زيادة مياه الصرف الصحي ويزداد التسارع مع تنمية المدينة الصناعية في عدرا.	الأراضي الزراعية الباقية تستعمل بمزيج من الأغراض السكنية والصناعية. ويجب المحافظة على بعض هذه الأراضي الزراعية	يجب الترويج لمدينة عدرا الصناعية كمشروع وطني رئيسي بالإضافة إلى مناطق صناعية أخرى من أجل التوازن العمراني.	يجب الترويج للمحلات التجارية والمراكز الرياضية والمرافق السياحية الأخرى، ويجب ضبط الصناعات الملوثة كشرط أساسي.	يجب الحفاظ على البقية الباقية من الطبيعة وخلق مناطق خضراء إضافية من خلال تنمية مدينة عدرا والمناطق الأخرى، ويجب معالجة مياه الصرف الصحي بشكل مناسب.	التنمية على امتداد الشريان الوطني هي أمر حتمي لذا يجب التخطيط لتوجيه هذه التنمية.	مراجعة تنمية صناعية كبيرة من أجل التنمية العمرانية المستدامة والمتوازنة.
الممر الصناعي الجنوبي (SIC)	تتقدم التنمية العمرانية والصناعية نحو درعا والسويداء على امتداد الطريق السريع وتتمركز في الكسوة	تتألف من الكسوة، ببيلا وصحنايا.	المخطط التنظيمي للكسوة لتوسيع المنطقة من ٢٥٠ إلى ٤٠٠ هكتار.	تتم إعاقة الزراعة بسبب عدم كفاية المياه	توجد العديد من الصناعات في الكسوة مثل الاسمنت والأنسجة والألبسة والطباعة ومعالجة الأغذية ومواد البناء.	لا توجد موارد سياحية هامة.	طبيعة محدودة مع مناطق شبه صحراوية.	شروط موقعية مناسبة لتنمية الصناعات. والبحث عن حلول لمشكلة نقص المياه الحاد بتحويل المياه من بيت جن	مقاربة إستراتيجية للتنمية ذات القيمة المضافة مع مدينة أو حديقة علمية وصناعات مبنية على المعرفة.
منطقة المنتجعات الجبلية الشمالية-الغربية (NRA)	مناطق توزيع المياه للإقليم، وهي منتجعات للعطل الأسبوعية والموسمية والترفيه لسكان المدينة	تقع في منطقة القرى الجبلية والوديان وتتألف من الزبداني، سرغايا وعين الفيجة	يجب عدم حدوث العمران بل تنمية المنتجعات وأماكن الراحة بعناية	يجب المحافظة على الزراعة في مناطق الوادي بشكل رئيسي وتعزيزها.	يجب عدم المباشرة بأي تنمية صناعية	سياحة العطلات الأسبوعية والموسمية في الجبال والهواء النقي، وتوجد مياه للقاطنين وللزوار من أقاليم أخرى.	طبيعة وافرة يجب المحافظة عليها	شروط بيئية جيدة	تنمية المرافق الترفيهية والمنتجعات مع إدارة بيئية قوية.
منطقة الوادي الغربي (WVA)	تجمعات ريفية هادئة ووفرة في الطبيعة والمناظر الجميلة.	تقع في غرب دمشق وتمتد إلى سفوح جبل الشيخ والحرمون	بدأت فيها التنمية العمرانية على مستوى صغير	يتم دعم الزراعة بكميات كافية من المياه ذات النوعية الجيدة.	لا توجد فعاليات صناعية	أوضاع الأمن تعيق السياحة نتيجة لقربها من مرتفعات الجولان	مناظر خلابة للجبال ووفرة كبيرة من المياه.	جو ريفي محاط بالطبيعة الوافرة.	صناعات مبنية على المعرفة وصناعات تقنية المعلومات
منطقة التلال الشمالية (NUA)	عبارة عن منطقة تلال إلى شمال مدينة دمشق	تمتد إلى خارج برزة وتتمركز في التل	بدأ العمران يتقدم ومن المتوقع أن يتسارع	زراعات صغيرة لإنتاج الزيتون والتفاح	تدعم التل عمال البناء في دمشق باعتبارها مركز للمقالع الحجرية وهناك عدد كبير من الناس يعملون في الخارج ودول الخليج وأمريكا الجنوبية	تجتذب االكنائس الكاثوليكية الموجودة في تلال صيدنايا العديد من السياح.	الجبال والتلال حيث تقع المدن.	هيمنة المناطق السكنية من أجل الذهاب إلى دمشق برحلات يومية.	تنميتها لتصبح تجمعات عمرانية معتمدة على الذات.

الجدول [٣-٦]: ملامح المناطق (الزونات) الثمانية في إقليم دمشق.

المصدر: تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا)، المجلد ٢، الفصل الرابع، ص ١٩.

وسيتميز **إقليم دمشق الكبرى** في مرحلة الأمدين التخطيطيين (القريب والبعيد) بالخصائص التالية:
١ ـ مركز للخدمات الاجتماعية عالية المستوى.
٢ ـ بوابة وقاعدة للسياحة الدولية بما فيها سياحة المؤتمرات.
٣ ـ إقليم نموذجي للزراعات ذات القيمة المضافة العالية مع توفير جيد لمياه الري.
٤ ـ مدينة ثقافية تشمل ثقافات متعددة تتناغم مع الثقافة الإسلامية.[١]

- **الإطار المكاني لتخطيط التنمية في سورية:**

يتم تحديد الإطار المكاني لتخطيط التنمية حسب:
١ ـ توزع المراكز العمرانية والتجمعات السكنية الأخرى.
٢ ـ شبكة النقل الرئيسية.
٣ ـ واستعمالات الأراضي. وتم دمج العاملين الأولين في دراسة الجايكا **لتحليل المحاور العمرانية**.[٢]

وحددت الإستراتيجية أن التنمية العمرانية ستستمر في المرحلة الثانية (٢٠١٤ـ ٢٠١٩) لتشكل (كوريدور) أو ممر عمراني قوي يربط بين حلب ودرعا مروراً بدمشق وستتحسن نقاط الربط الدولية من هناك إلى لبنان والأردن ودول أخرى. وستتعزز نقاط الربط مع تركيا والعراق.[٣]

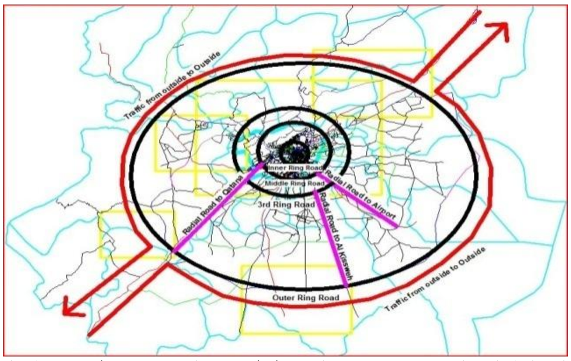
- وحددت وكالة التعاون الدولي (الجايكا) **أطر العمل لسياسة التنمية العمرانية في إقليم دمشق الكبرى** كالتالي:
  - **الإطار الاجتماعي- الاقتصادي للتنمية العمرانية:**

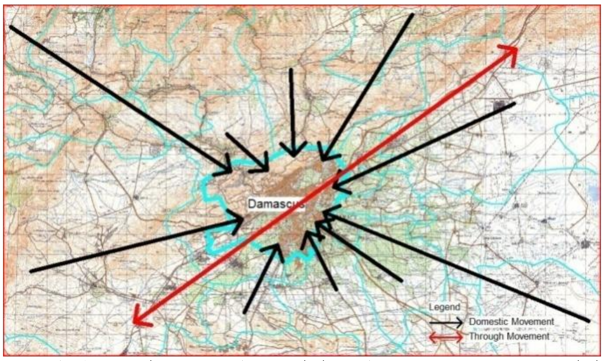
هو لتخفيف الازدحام في مركز المدينة من خلال خلق مراكز ثانوية حيوية خارج المدينة، وذلك من أجل تحقيق اقتصاد اجتماعي حيوي و المزيد من التوازن.

  - **الإطار المكاني للتنمية العمرانية:**

يقتضي تغيير النمط العمراني من النمط أحادي المركز (الوضع الحالي) إلى المراكز المنتشرة، وذلك بهدف تخفيف الضغط العمراني عن إقليم المدينة. ولهذا الهدف يتم التخطيط **لعدة مراكز عمرانية جديدة** في المنطقة الخارجية من الإقليم، كما تم **التخطيط لطريق حلقي** يربط هذه المراكز مع بعضها البعض. ويتم التخطيط لتقوية وتعزيز عدة مراكز عمرانية ثانوية في محيط مدينة دمشق.

إن خلق مراكز عمرانية جديدة في المنطقة الخارجية وتقوية المراكز الثانوية على محيط المدينة سيخفف الضغط العمراني عن المدينة. والطريق الحلقي المقترح سيحسن الربط بين المناطق الخارجية بما فيها المراكز العمرانية الجديدة ويجعلها أكثر حيوية، كما سيفصل المرور العابر عن المرور داخل المدينة. وبالتالي سيتغير نمط حركة المرور من النمط المتمركز في المدينة إلى النمط المركزي حول المدينة.[١] ويوضح المخطط [٣ ـ١٢] نمط حركة المرور الحالية والمقترحة الذي تم تصوره لمخطط النقل في إقليم دمشق الكبرى.





المخطط [٣ ـ١٢]: يوضح المخطط من اليمين نمط حركة المرور الحالية للإقليم، ويوضح المخطط من اليسار نمط حركة المرور المقترحة والذي تم تصوره لمخطط النقل في إقليم دمشق الكبرى من قبل دراسة الجايكا.
المصدر: دراسة الجايكا اليابانية لإقليم دمشق، مسودة التقرير النهائي ـ ٢٠٠٧.

---

[١] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، المجلد ٢، الفصل السادس، ص ص ١٨-٢١.
[٢] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، المجلد ٢، الفصل الثالث، ص٤.
[٣] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، المجلد ٢، الفصل الثالث، ص٩.

- **أهداف التنمية العمرانية في إقليم دمشق الكبرى**

حددت وكالة الجايكا اليابانية الأهداف الثلاثة التالية **للتنمية العمرانية** في إقليم دمشق الكبرى كالتالي:

١ - تحقيق إمكانيات التنمية الاقتصادية.
٢ - تحسين البيئة الاجتماعية والمعيشية في الإقليم.
٣ - تعزيز القيمة الثقافية في الإقليم لتحقيق مجتمع فعال وديناميكي.[١]

➢ واستناداً إلى هذه العوامل تم وضع:

▪ **الإستراتيجية الأساسية <u>للتنمية العمرانية</u> في إقليم دمشق الكبرى** بالمكونات التالية:

١ - السعي إلى المزيد من التنمية الخدمية للحد من الطلب على المياه.
٢ - خفض الضغط السكاني على مركز الإقليم من خلال التشجيع على تنمية المناطق والأقاليم الخارجية.
٣ - القيام بتطوير واسع للقدرات الفردية والمؤسساتية والاجتماعية من أجل تخطيط عمراني فعال.[١]

▪ **إستراتيجية <u>التنمية المكانية</u> في إقليم دمشق الكبرى:**

استناداً إلى عامل توفر المياه ونمط إمكانيات العمران، تم وضع الإستراتيجية التالية للتنمية المكانية للإقليم كالتالي:

١ - يجب السعي وراء المزيد من العمران المضغوط لمدينة دمشق ومناطق التوسع لتحقيق فعالية أعلى في استخدام المياه.
٢ - <u>يجب توجيه العمران باتجاه الجنوب إلى خارج حدود ريف دمشق نحو حوض اليرموك، حيث يجب تطبيق تقنيات الري الحديثة التي ترشّد استهلاك المياه لتسهيل توازن المياه.</u>
٣ - يجب إيقاف العمران في الجهة الجنوبية الشرقية حيث تمتد الأراضي الزراعية المنتجة حتى منطقة البادية
٤ - يجب تشجيع التنمية العمرانية الذاتية الاعتماد بالتوجه نحو الجهة الشمالية الشرقية إلى ما بعد منطقة يبرود.
٥ - يجب إنشاء مراكز عمرانية أو سكنية جديدة في الجهة الشمالية والغربية والجنوبية-الغربية من مدينة دمشق بالإضافة إلى تطوير المدينة الصناعية في عدرا بمنطقة سكنية أكبر من المخطط لها.
٦ - يجب عدم تشجيع العمران إلى الجهة الشمالية الغربية باتجاه الزبداني كونها أماكن اصطياف ومنتجعات.[١]

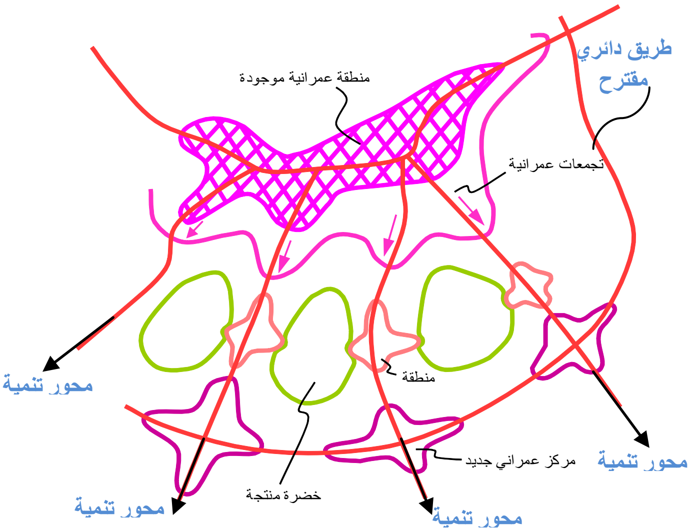
ويوضح الشكل رقم [٣-٣] كلا من <u>إستراتيجية (التنمية العمرانية والتنمية المكانية) لإقليم دمشق.</u>

- **النمط العمراني المرغوب للتنمية العمرانية المستقبلية في إقليم دمشق الكبرى:**

بالنظر إلى نمط العمران الموجود حالياً، وضحت وكالة الجايكا اليابانية اتجاهات التغيير لتحقيق النمط العمراني المرغوب والأفضل في إقليم دمشق الكبرى. فهناك ثلاثة شروط هامة للعمران المستقبلي في إقليم دمشق الكبرى، وهي:

١ - **تخفيف الازدحام المروري في مدينة دمشق،** ولتحقيقه يجب تنمية عدة مراكز عمرانية في المناطق الخارجية. ولجعل هذه المراكز أكثر حيوية كمدن معتمدة على الذات، يجب أن يكون لكل مدينة خصائصها المميزة، وبوظائف عمرانية مكملة لبعضها وتعزيز هذا التكامل من خلال ربطها بشبكة طرق فعالة.

٢ - **تأمين مناطق خضراء كافية،** حيث يجب إيقاف الانتشار العمراني من مناطق التجمعات العمرانية الحالية، لمنع المزيد من التعديات على مناطق الغوطة، وبالتالي يجب تشجيع **محور (كوريدور) التنمية** على طول الطرق الشريانية الشعاعية الممتدة من المدينة، مع <u>تنمية المراكز العمرانية في المناطق الخارجية</u> والتي يجب ربطها بطريق حلقي للتنمية، وفي حال نجحت هذه التنمية فستخلق نمط عمراني يفسح المجال لمناطق خضراء كبيرة تحيط بالمناطق العمرانية، وأن تصبح المناطق الخضراء في الغوطة مناطق منتجة.



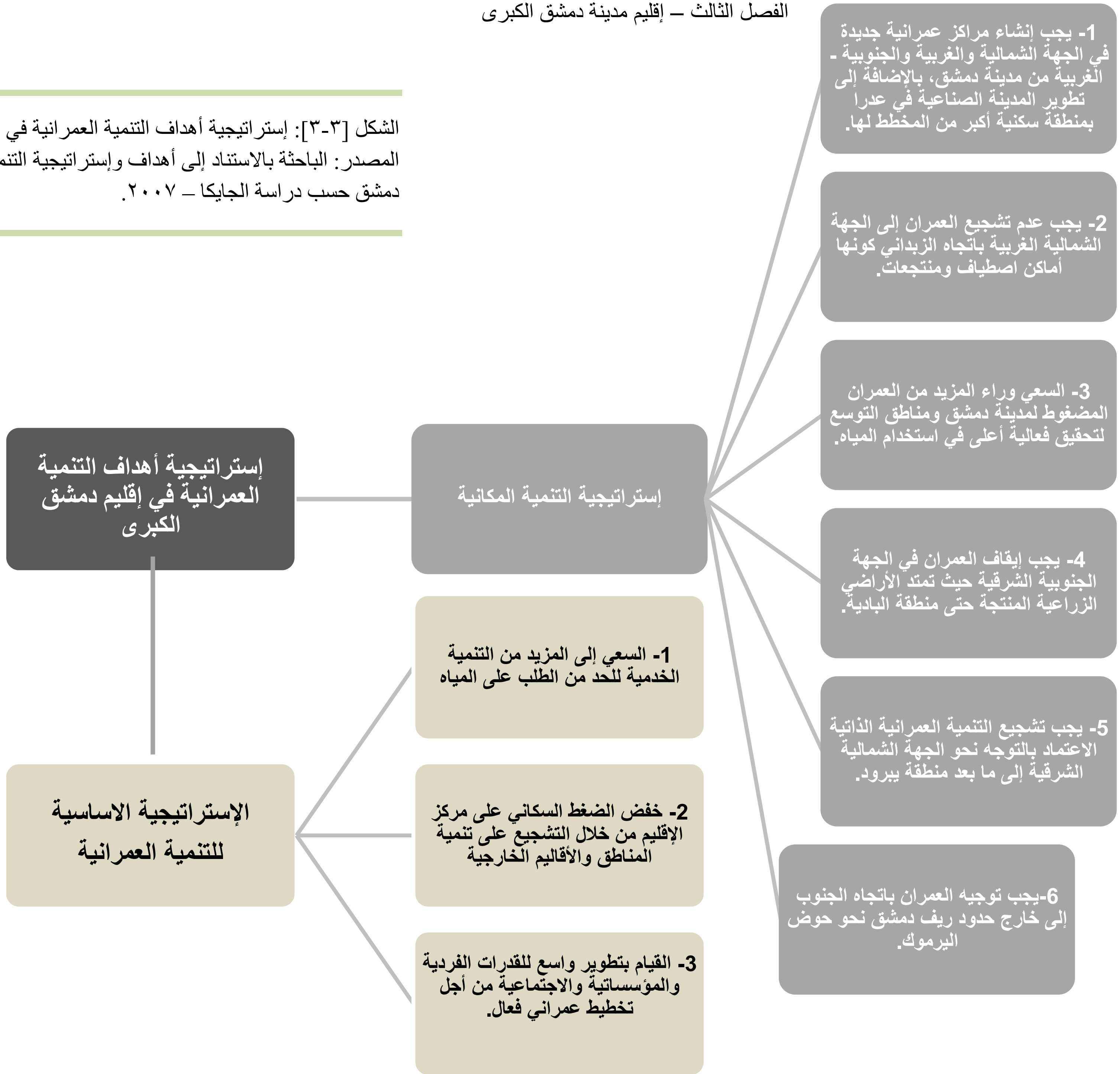
المخطط [٣-١٣]: النمط العمراني المرغوب لإقليم دمشق
المصدر: دراسة الجايكا – ٢٠٠٧، بتصرف.

٣ - **نشر وتشجيع الاستخدام الفعال للمياه،** يجب أن تخدّم شبكة المياه المناطق العمرانية المستمرة فقط وذلك ليكون التخديم فعالاً. <u>وتنمية المراكز العمرانية الجديدة في المناطق التي تتوفر فيها المياه هو أكثر أهمية لتحقيق النمط العمراني المرغوب أكثر.</u>[٢] ويوضح المخطط [٣-١٣] النمط العمراني المرغوب في إقليم دمشق الكبرى حسب رؤية الجايكا.

---

[١] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، المجلد ٢، الفصل الخامس، ص ص ٣-٥.
[٢] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، المجلد ٢، الفصل السادس، ص ص ٧-٨

الشكل [٣-٣]: إستراتيجية أهداف التنمية العمرانية في إقليم دمشق الكبرى.
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى أهداف وإستراتيجية التنمية العمرانية في إقليم دمشق حسب دراسة الجايكا – ٢٠٠٧.



- **توزع المراكز العمرانية الرئيسية والثانوية:**

كما ذكرنا فإن **الإطار الاقتصادي الاجتماعي للتنمية العمرانية** في إقليم دمشق الكبرى يهدف إلى تخفيف الازدحام في مركز المدينة وخلق مراكز رئيسية وثانوية حيوية خارج المدينة. **ويهدف الإطار المكاني للتنمية العمرانية** في إقليم دمشق إلى تغيير النمط العمراني من النمط أحادي المركز (والموجود حالياً) إلى نمط الانتشار متحد المركز. [١] وفيما يلي عرض لهذه المراكز الثانوية والمدن الجديدة المقترحة في الدراسة ضمن إطار التنمية العمرانية لإقليم دمشق الكبرى:

- **المراكز الثانوية والمدن الجديدة:**

لتحقيق النمط العمراني القابل للانتشار ضمن إطار التنمية في إقليم دمشق الكبرى، تم اقتراح ستة مراكز ثانوية في المناطق العمرانية المجاورة على بعد حوالي ١٠ – ١٥ كم من مركز المدينة وتم التخطيط لإنشاء أربعة مدن جديدة تبعد حوالي (٢٠ – ٣٠) كم عن مركز المدينة. [١] ويوضح المخطط [٣ – ١٤] توضع هذه المراكز والمدن. بالإضافة إلى المخطط [٣-١٥] والذي توضح اتجاهات التنمية المتوقعة لإقليم دمشق حسب الدراسة.

أولاً / المراكز الثانوية:

١ - المركز الثانوي الشرقي: حرستا - مركز دوما – عربين.
٢ - المركز الثانوي الجنوبي الشرقي: جرمانا – ببيلا
٣ - **المركز الثانوي الجنوبي: داريا**
٤ - المركز الثانوي الجنوبي الغربي: المعضمية – جديدة عرطوز
٥ - المركز الثانوي الشمالي الغربي: قدسيا – الهامة
٦ - المركز الثانوي الشمالي: معربا – التل. [١]

ثانياً / المدن الجديدة:

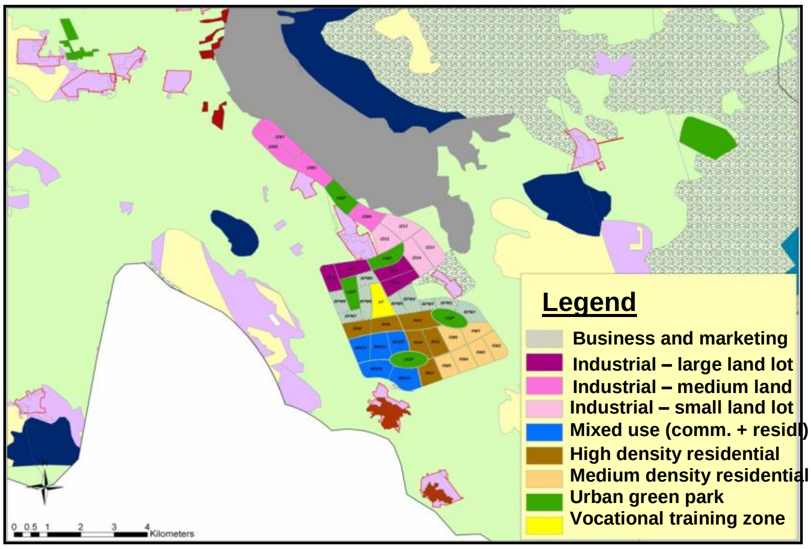
١ - المدينة الصناعية في عدرا.
٢ - المدينة الحكومية (الحي الدبلوماسي) في الديماس.
٣ - مدينة تقانة المعلومات في قطنا.
٤ - **المدينة الصناعية في الكسوة.** [١]

وفيما يلي عرض توضيحي عن المدينة الصناعية المقترحة في الكسوة من قبل وكالة التعاون اليابانية (الجايكا):

➢ **المدينة الصناعية في الكسوة:** [٢]

يتقدم العمران في الممر الجنوبي مع بعض الصناعات على **امتداد محور التنمية من دمشق إلى درعا**، ويمكن الاستفادة من الاستمرار المتوقع لهذا النشاط في إنشاء مدينة صناعية أخرى إلى الجنوب، وأن يتم تحديد موقع هذه المدينة متجنبين المناطق العسكرية ومناطق المخالفات. ويوضح المخطط [٣-١٦] المخطط الأولي للمدينة الصناعية الجديدة المقترحة.

وقد تم التوصية من قبل دراسة الجايكا على إنشاء مجلس إقليم دمشق الكبرى في المستقبل العاجل إذ سيكون إنشائه سهلاً ويمكن توسيع وظائفه.

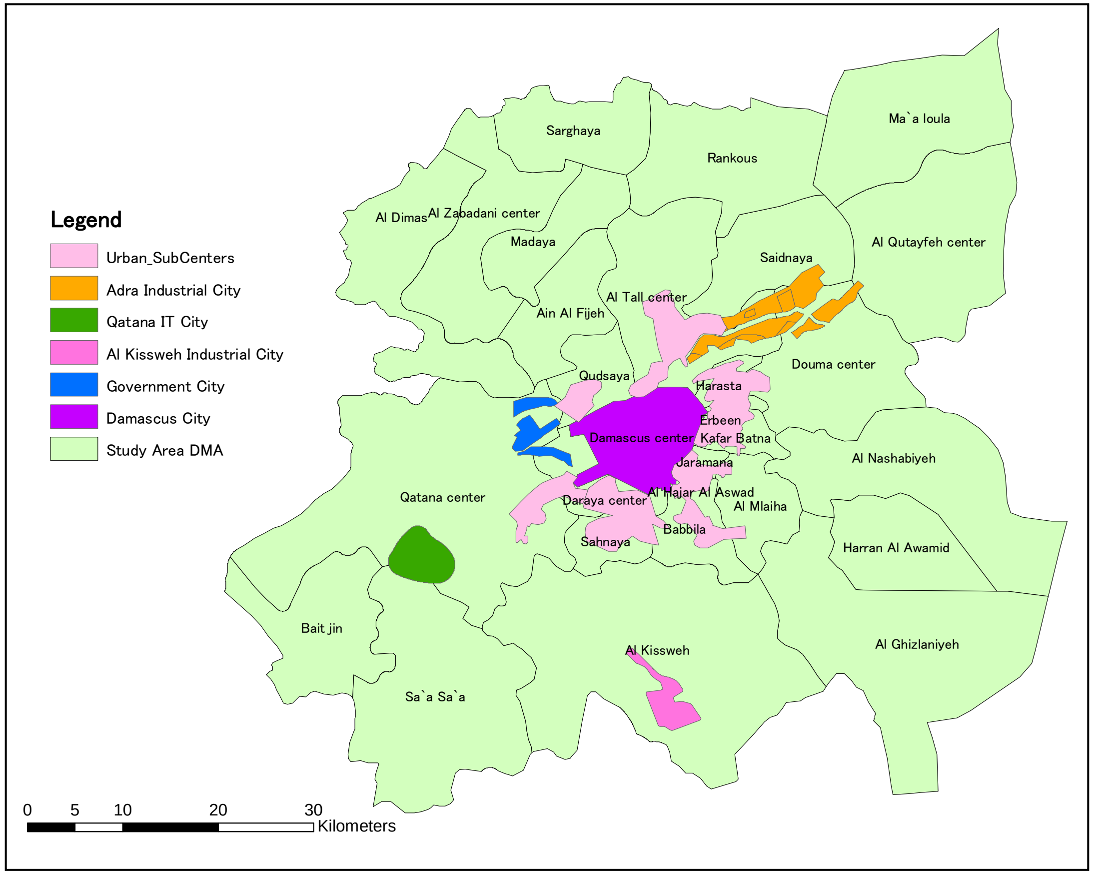


المخطط [٣- ١٦] المخطط الأولي للمدينة الصناعية الجديدة المقترحة.
المصدر: دراسة الجايكا – ٢٠٠٧.

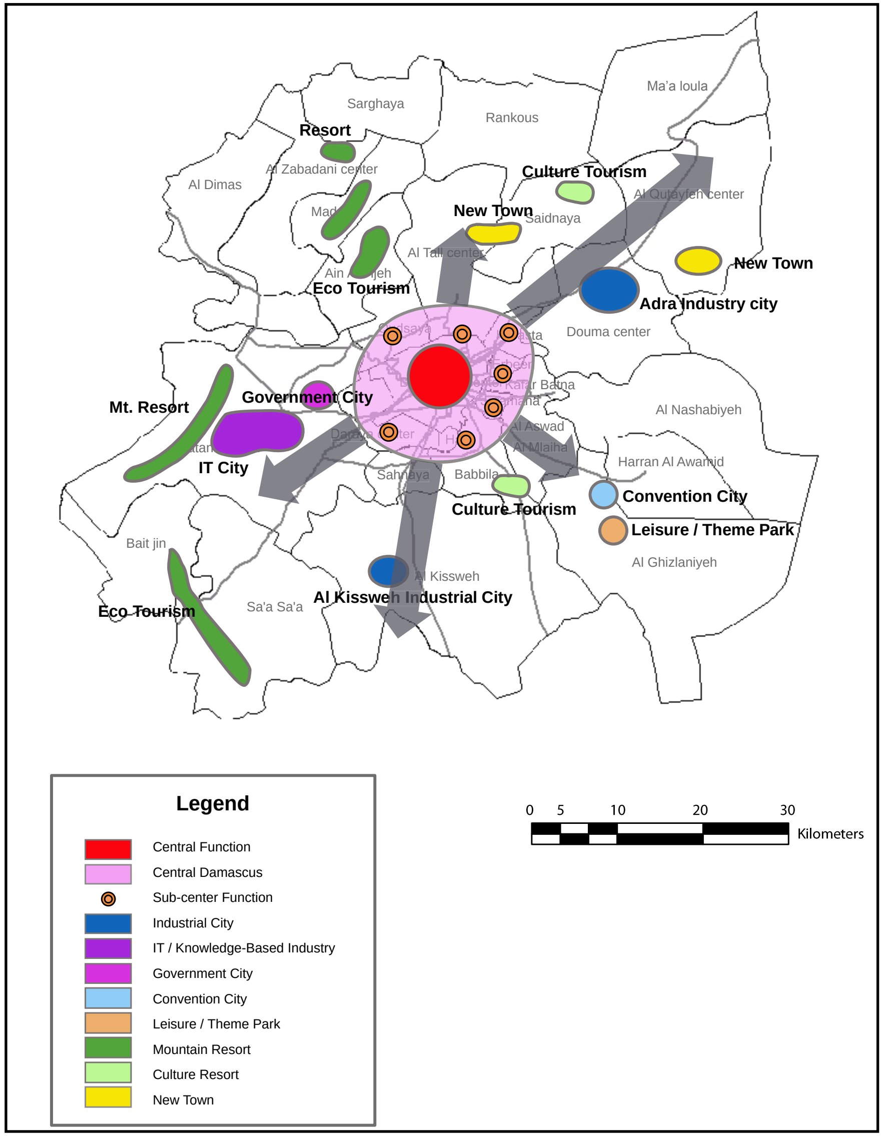
* وتم وضع عناصر تحليل دراسة مخطط التنمية العمرانية (الجايكا) ونتائج ومقترحات المخطط في الملحق رقم [٤].

---

[١] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، المجلد ٢، الفصل السادس، ص ٩
[٢] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، المجلد ٢، الفصل السابع، ص ص ٦٠- ٦١.



المخطط [٣-١٤]: مواقع المراكز الستة والمدن الجديدة المقترحة في إقليم دمشق الكبرى.
المصدر: دراسة وكالة الجايكا اليابانية – ٢٠٠٧.



المخطط [٣-١٥]: اتجاهات التنمية المقترحة في إقليم دمشق الكبرى حسب دراسة الجايكا.
المصدر: دراسة وكالة الجايكا اليابانية – ٢٠٠٧

٢ ٣ ٥ برنامج تحديث الإدارة البلدية (MAM):

ويجري تعاون فعلي بين كلاً من سورية والإتحاد الأوروبي من خلال برنامج المام (MAM) الذي انطلق عام ٢٠٠٦م بإشراف خبراء دوليين ومحليين. وبالنسبة للبرنامج فإنه يعنى بصياغة دفاتر الشروط والمناقصات وجمع البيانات اللازمة لأعمال التخطيط العمراني والمروري، وتنفيذ نظام المعلومات الجغرافي وتطوير تجربة مراكز دعم القرار المحلي في المحافظات، بالإضافة إلى تحديث قانون الإدارة المحلية ودمج وتطوير تشريعات التخطيط واقتراح مسودة تشريع خاص بالتخطيط الإقليمي قي سورية. واتضح من خلال عمل هذا الفريق أن مشكلة التخطيط العمراني في سورية تتعلق:

١ - بنقص الخبرات

٢ - صعوبة الحصول على المعلومات

٣ - مركزية التخطيط دون الإطلاع على الواقع الميداني والتي تؤدي إلى تغييب الرؤية السليمة المطلوبة لتحديد احتياجات المستوى المحلي والخدمات الفعلية.

٢ ٣ ٦ شركة تيركون الألمانية:

دورها الأساسي (الإشراف والمتابعة)، حيث تقوم حاليا مديرية التنظيم والتخطيط العمراني وجهاز الارتباط في محافظة دمشق بإشراف شركة تيركون الاستشارية بالتنسيق بين جميع اللجان المشكّلة لانجاز مشاريع (تخطيطية / تنظيمية)، ومتابعة التنسيق مع الجهات الأخرى المكّلفة بإعداد الدراسات سواءً على المستوى الإقليمي لدمشق ومحيطها الحيوي أو على المستوى التنظيمي لها.

وبسبب عدم تصديق مخطط شركة الدراسات، وجد انه من عام ٢٠٠٣ وحتى عام ٢٠٠٨ قد اختلفت حاجات دمشق السكانية والتخطيطية والمرورية والحاجات الخدمية، وقد تم الإعلان عن مناقصة لإعداد مصور عام جديد تم استلام عروضه في أيلول عام ٢٠٠٨م وبفترة دراسة مدتها (١٨) شهراً تتم بين طرفين (داخلي – خارجي)، **مع شركة (خطيب وعلمي)** وضرورة ارتباط هذه الجهتين مع بعضهما، بالإضافة إلى ضرورة وجود الإشراف من قبل الجهات المحلية، والأخذ بعين الاعتبار الرؤى التخطيطية التي وضعتها المحافظة لأهم المشاكل التخطيطية التي تواجهها دمشق اليوم وغد.

وأعلنت محافظة دمشق أنه قد تم التعاقد على وضع **"مصور عام مدينة دمشق"** والذي يتضمن المحيط الحيوي لمدينة دمشق ويتقاطع مع الدراسة الإقليمية التي تنجزها شركة الدراسات لمحافظة ريف دمشق بإشراف شركة تيركون. المخطط [٣-١٧]. وتم التعاقد أيضاً على وضع دراسة إقليمية تنجزها شركة الدراسات لصالح محافظة ريف دمشق يتقاطع فيها المخطط المدروس مع حدود مصور عام مدينة دمشق الجديد بإشراف شركة تيركون. وتمت المباشرة به، ويستغرق إنجازه حوالي (٤٥٠) يوماً، يتم فيه توزيع أعمال المشروع على ثلاث مراحل. وسيتم بعد إنجاز الدراسات عرض المصور على لجنة مختصة، ومن ثم سيتم عرضه على الجمهور، وبعد معالجة الاعتراضات، سيتم العمل على تصديقه، ويتوقع أن تنتهي هذه الإجراءات في نهاية عام ٢٠١١م. وترى المحافظة أن (**المصور العام الجديد**) سيحمل في طياته سياسة عمرانية قصيرة الأمد تصل حتى عام (٢٠٣٠م)، وبعيدة الأمد تصل إلى عام (٢٠٥٠م)، كما أنه **سيعالج كل تحديات مدينة دمشق العمرانية، وإقليمياً سيعالج المحيط القريب من دمشق،** وتبلغ المساحة الكلية التي يغطيها هذا المصور بحدود (٥٧ آلف) هكتار.



المخطط [٣-١٧]: حدود مصور عام مدينة دمشق لعام ٢٠١١.

المصدر: عابدين، عطفة، تأثير التنمية الإقليمية على توجيه الامتداد العمراني للمدينة الأم، ٢٠٠٩م.

	دانجيه - ١٩٣٧	ايكوشار – ١٩٦٨م	شركة الدراسات –(١٩٩٢م – ٢٠٠٣م)	وكالة الجايكا اليابانية – ٢٠٠٧م	المصور العام (٢٠٠٩م – ٢٠١١م)
وجود تعريف لإقليم دمشق	**x**	لم يكن هناك تحديد أو تعريف خاص **لإقليم مدينة دمشق** آنذاك، ويرجع السبب في ذلك إلى أن عدد السكان في ذلك الوقت ونمو المدينة لم يكن ليجعلها بمثابة مدينة ميتروبوليتانية	مساحة الإقليم ٢٧٠٠ كم ٢، ضمن دائرة نصف قطرها ٢٥كم.	حدد بمجموع مدينة دمشق وريف دمشق وتبلغ مساحة الإقليم ٤٧٠٠ كم٢، ضمن دائرة نصف قطرها ٣٠كم.	**؟!!**
سياسة محاور التنمية العمرانية	**x**	تنمية عمرانية في المناطق خارج الغوطة وبعض المراكز العمرانية حول الغوطة لاستثمار أراضي هذه التجمعات.	قسمت محاور التنمية ضمن دراسة الشركة إلى محاور تنمية **عمرانية** ومحاور تنمية **سكانية** وجدت لاستيعاب الزيادة السكانية المستقبلية.	عبارة عن **حلول لتخفيف الضغط السكاني والخدمي والاستثماري** عبر تحويل الضغط المركزي (من ضغط **أحادي** المركز إلى ضغط **متعدد** المراكز) وذلك عن طريق إحداث مدن تنمية مكتفية ذاتياً ومراكز عمرانية.	بسبب عدم تصديق مخطط شركة الدراسات، وجد انه من عام ٢٠٠٣م وحتى عام ٢٠٠٨م قد اختلفت حاجات دمشق السكانية والتخطيطية والمرورية والحاجات الخدمية، وقد تم الإعلان عن مناقصة لإعداد **مصور عام جديد** والأخذ بعين الاعتبار الرؤى التخطيطية التي وضعتها المحافظة لأهم المشاكل التخطيطية التي تواجهها دمشق اليوم وغدا، وقد تعاقدت محافظة مدينة دمشق مع القطاع الخاص (خطيب وعلمي) لإنجاز مخطط تنظيمي جديد لمدينة دمشق يغطي احتياجات ومتطلبات السكان في القرن الواحد وعشرين وهو قيد الدراسة حاليا حتى صدوره عام ٢٠١١م.
المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا)	**x**	حدد كلا من الدور الاقتصادي والعمراني والزراعي الذي ستلعبه **بلدة الكسوة** على طريق درعا **كمركز عمراني تنموي**	- كان المحور الجنوبي أحد **محاور التنمية السكانية** التي ستستوعب الزيادات السكانية المتوقعة في المستقبل. -وتتمثل أعمال التنمية العمرانية فيه **بتنمية بلدة الكسوة** والمنطقة الواقعة شمالها وكذلك التلال الواقعة إلى الجهة الجنوبية الشرقية منها. -اقتراح إزالة المنطقة الصناعية بالكسوة **نظراً لوقوعها على أراضي ذات تربة زراعية جيدة،**	وجد ضمن تقسيمات ومناطق (زونات) إقليم دمشق كمحور (كوريدور) **صناعي جنوبي** (SIC): مركزه العمراني **بلدة الكسوة**. بالإضافة إلى اقتراح مدينة صناعية في الكسوة ومركز عمراني ثانوي في داريا.	

الجدول [٣- ٧]: سياسة محاور التنمية العمرانية والمحور الجنوبي من المخططات التنظيمية التي مرت على دمشق. المصدر: الباحثة.

٢ ـ٣ ـ٧ رؤى وموجهات إستراتيجية محافظة دمشق للمصور العام لمدينة دمشق - (٢٠٠٨):

- **رؤية المحافظة لمدينة دمشق في المستقبل:**

[دمشق في المستقبل مدينة السكن البيئي والخدماتي والتجارة والثقافة والعلم]. [١]

- **أهداف المحافظة:**

١ - السيطرة على الواقع الراهن للمدينة وتجاوز سلبياته نحو تحقيق نهضة عمرانية تشمل أماكن السكن والعمل والترفيه ضمن محيط بيئي متوازن.

٢ - إعادة النظر بأسلوب تنفيذ القوانين بحيث يتم تنفيذ القوانين بتوازن على الجميع وفي جميع المناطق ورفع قدرات الجهات المعنية بالتنمية المتوازنة. [١]

إن محدودية الموارد الطبيعية والتناقص المستمر فيها (وخاصة بما يتعلق بالأراضي الزراعية والمياه) يفرض اعتماد **التخطيط الإقليمي** من أجل تحسين فعالية التخطيط الاقتصادي والبيئي الحيوي والعمراني لاستعمالات الأراضي والموارد بشكل كبير من خلال تحديد الهدف الأساسي وهو:

[التأكيد على توجيه التنمية لمدينة دمشق بشكل يضمن بقاء استمرار المدينة بشكل متوازن بالاعتماد على مواردها الطبيعية الذاتية].

- **أدوات تحقيق هذه الأهداف:**

١ - تخطيط سليم ٢- تنفيذ مدروس ٣- وبرنامج زمني واضح ومحدد.

- **رؤى دمشق على المستويات الثلاثة (الوطني، الإقليمي، ومستوى المدينة):**

▪ **على المستوى الوطني:**

الرؤية: يجب أن تهدف سياسة التنمية والتطوير لمدينة دمشق إلى التوفيق مع خطط التنمية المستدامة للمدن والأقاليم الأقل تطوراً وأن يستقر عددها وحجمها وفقاً للزيادة الطبيعية لقاطينها.

وأن تحقق هذه السياسة التوازن المطلوب بين السكان والمكان على المستوى الوطني الإقليمي عبر تأمين فرص العمل وأماكن السكن والتعليم والرعاية والصحة وغيرها. [١]

▪ **على المستوى الإقليمي:**

الرؤية: إن الحل الاستراتيجي للإقليم يجب أن يعتمد على توفير عوامل التمكين من تحقيق كفاءة عالية في استخدام الأرض بحيث يتحقق التوازن بين ضغوط الطلب على الموارد والبنية التحتية وطاقة استيعاب هذه الموارد والبنية التحتية المطورة بما فيها الطرق والمناطق الخضراء. وإن التوجه الإستراتيجي لتخفيف الضغط عن المدينة بشكل مجدي ومتوازن يجب أن يتم على **المقياس الوطني** وليس على مستوى محيط مدينة دمشق العمراني. [١]

▪ **على المستوى المحلي:**

-مدينة **مركزة وكثيفة** ومكتملة (Concentrated and Dense) تبقي على واحة الغوطة وتعمل على إعادة تأهيلها وتوسيعها من أجل تعزيز دورها البيئي.

-مدينة ذات بنية تحتية تقنية واجتماعية محدثة ومتلائمة مع الاحتياجات والإمكانيات الواقعية بشكل كبير.

-مدينة ذات استعمالات متنوعة ومختلطة في كافة أحيائها.

-مدينة ذات منازل مصممة ومبنية بشكل ملائم للظروف البيئية والاجتماعية ومعاد تأهيلها.

-مدينة ذات نظام نقل عام فعّال مع التأكيد على المساحات الخضراء والحدائق العامة ومحاور المشاة.

-مدينة الأعمال والتجارة والخدمات على المستوى الوطني بالإضافة إلى كونها مركز ثقافي وتراثي وسياحي.

-عاصمة الوطن مع كافة مقرات المؤسسات الحكومية ذات الصلة. [١]

---

[١] محافظة دمشق، تقرير إستراتيجية محافظة دمشق "الرؤى والموجهات الإستراتيجية للمصور العام لمدينة دمشق"، ٢٠٠٨م.

- **توجهات محافظة مدينة دمشق تجاه العناصر العمرانية التالية:**
  - **أهم عناصر التخطيط العمراني هي:**
    - الأولوية للاستعمالات المختلطة (باستثناء الصناعة والورش المسببة للتلوث).
    - الأولوية للمساحات المرورية العامة المخصصة لحركة المشاة والسيارات والمحدد حدودها.
    - إعادة تأهيل وتطوير المناطق الخضراء والمنتزهات العامة والمساحات المخصصة لحركة المشاة. [١]
  - **بالنسبة للمرور الخاص والنقل العام:**
    - تطوير شبكة طرق وشوارع رئيسية مفيدة ومناسبة من خلال:
      - طريق سريع متحلق خارجي فعّال كجزء من شبكة الطرق السريعة الدولية، مع الانتباه لعدم تشتيت الأراضي الزراعية حول المدينة أكثر مما هي عليه. [متوافقة مع إستراتيجية الجايكا في النقل].
      - طريق سريع متحلق داخلي كعمود فقري للمرور والنقل للمدينة وذلك لإبقاء المرور الرئيسي خارج المناطق المركزية الحالية.
    - شارع متحلق داخلي رئيسي
    - محاور (خارج المدينة / طرق سريعة)، (داخل المدينة / طرق رئيسية) لربط الأقاليم الأخرى عبر المناطق الخارجية للمدينة بطريق سريع متحلق وشارع متحلق داخلي رئيسي. [١]

- **التوجهات الإستراتيجية استناداً إلى الرؤية الإقليمية:**
  - تجنب المناطق الأحادية الوظيفة: وظيفة السكن- وظيفة العمل- وظيفة الترفيه والاستجمام. [عكس توجهات دراسة وإستراتيجية الجايكا في التنمية].
  - التوجه نحو احتياجات السوق: أثناء التخطيط التنظيمي لا يجب القيام بتثبيت محدد لنسب الاستعمالات، ولكن عند التخطيط التفصيلي يعتمد التثبيت أيضاً على متطلبات استعمال مؤكدة. [١]

وتحاول محافظة دمشق اليوم إعادة الأمور إلى نصابها، وتصحيح وضعية الهرم الذي بقي خلال الفترة الماضية مقلوباً، فاختارت إعادة النظر بمناطق السكن العشوائي، وإيجاد مناطق مخططة لإشادة الأبنية عليها. ووقع الاختيار على منطقة الطبالة بجزئيها الشرقي والغربي، ومنطقة نهر عيشة بقسمها الممتد من المدخل الجنوبي وحتى الحدود الإدارية للمدينة، ولعل الخطوة الأهم هي قيام محافظة دمشق بدراسة مناطق جديدة، ووضع المخططات التنظيمية لها خلال السنوات الثلاث القادمة، وتشمل منطقة (غرب شارع الثلاثين) بمساحة ٤٠ هكتار، إضافة لثلاث مناطق تتبع لتوسع دمشق وهي منطقة (جنوب أشرفية صحنايا) بمساحة ٢٠٠ هكتار، (وجنوب قطنا) بمساحة ألف هكتار، والمنطقة (الممتدة بين التل ومعرونة) ٥٠٠ هكتار، والتي يمكن أن توفر مساكن لنحو ٦٠٠ ألف نسمة.

وبالتالي فهناك مساران تسعى محافظة دمشق اليوم وغداً إلى القيام بهما؛ الأول: تنظيم مناطق السكن العشوائي وذلك باختيار منطقتي الطبالة ونهر عيشة على أن تنتقل إلى بقية المناطق في حال نجاح التجربة، والمسار الثاني: والذي سيوفر مساحات جديدة لإشادة مدن سكنية نموذجية عليها تكون شبيهة بتجربة مشروع دمر.

فالجزء الشرقي من المدينة يتم تحجيم التوسعات فيه، أما الجزء الغربي فقد تم تنظيمه عن طريق مشاريع الاستثمار السياحية من قبل القطاع الخاص.

- **رأي إستراتيجية محافظة دمشق في توجهات استراتيجيات أخرى (برامج تعاون دولية):**

وترى محافظة دمشق أنه قد ساد الاعتقاد لدى البعض أن دمشق المتوضعة بين قاسيون والغوطة والمحاطة من كل أطرافها بتجمعات عمرانية عشوائية والتي تعاني من مشاكل خدمية وبيئية وصحية قد تجاوزت كثافتها العمرانية والسكانية الحدود المسموح بها وأصبحت غير قابلة لاستيعاب استثمارات وتوظيفات جديدة بل أصبحت طاردة لها.

ويرى **هؤلاء** أن حل هذه المشاكل يكون بتقليل الكثافة العمرانية الحالية ونقل الوظائف الهامة الموجودة داخل المدينة مثل وزارات الدولة ومؤسساتها والشركات الخدمية والتجارب الكبيرة ومناطق السكن الراقية إلى خارج حدودها. [١]

---

[١] محافظة دمشق، تقرير إستراتيجية محافظة دمشق "الرؤى والموجهات الإستراتيجية للمصور العام لمدينة دمشق"، ٢٠٠٨م.

كما يرى **هؤلاء** أن حل هذه المشاكل يتطلب:
أولاً: عدم السماح لأي استثمارات جديدة في المناطق المركزية.
ثانياً: العمل بشكل تدريجي على نقل أماكن الوظائف العامة الموجودة داخل المدينة إلى خارج حدودها عن طريق إيجاد مدن قمرية محيطة ومناطق مركزية جديدة. [١]

إن هذه الرؤية المبنية على أن الكثافة في دمشق قد تجاوزت الحدود المتاحة وأدت لظهور العديد من المشاكل، وبالتالي فإن الحل (برأيهم) يكمن في تخفيف الكثافة داخل المدينة ونقل الوظائف المسببة لهذه المشاكل وكذلك كل الاستثمارات الجديدة إلى المناطق المحيطة وبهذا يتم وفق رؤيتهم تحقيق هدفين أساسيين: (حل مشاكل المدينة وإنعاش الإقليم).

وهذه الرؤية بالنسبة لمحافظة دمشق هي (رؤية خاطئة) والحل المقترح هو حل خاطئ / ولقد أدت تطبيقاته الجزئية إلى نتائج كارثية تمثلت في:

- ضغط استثماري قوي جداً وعشوائي على محيط دمشق وخاصة مناطق الغوطة والمناطق الجبلية المحيطة.
- انتشار البناء حول محيط المدينة وعلى مساحة الإقليم بشكل غير مترابط أو مدروس أو منظم مما أدى إلى تدمير واضح في الموارد والمعطيات البيئية المحيطة وزيادة كبيرة في تكاليف البنى التحتية وتكاليف الصيانة.

-وستؤدي هذه الظاهرة إذا ما اعتمدت إلى الإساءة لكل ما تبقى من المقومات النوعية لحوض دمشق.
- وإن تنفيذ هذه الحلول (برأي المحافظة) **على المستوى الوطني** هو: من أهم الأولويات الملحة حيث تبقى **كافة الحلول الأخرى غير فعالة وعبارة عن عمليات إسعافية آنية (تجميلية).**
- **وإن التوجه الإستراتيجي للمحافظة** هو بتخفيف الضغط عن مدينة دمشق **بشكل مجدي ومتوازن** يجب أن يتم على **المقياس الوطني** وليس على مستوى محيط دمشق العمراني، (وهذا ينطبق على قطاعات الصناعة)، حيث أن التنمية المجدية خارج المدينة يجب أن تتم على مسافات لا تقل عن (١٠٠) كم بعداً عن مركز المدينة وهي حدود الرحلة اليومية المقبولة للسكان للتنقل بين السكن والعمل. [١]

* وقد تم وضع عناصر تحليل إستراتيجية محافظة دمشق للمصور العام للمدينة، ضمن جدول في الملحق رقم [٥].

٢ ٤ القوانين والمراسيم ذات الصلة بالتخطيط العمراني

يتطلب التخطيط اتخاذ قرار حكومي من قبل السلطة السياسية لوضع التشريعات اللازمة حتى يتمكن من تحقيق أهداف الخطط التنموية، وذلك عبر برامج ومشروعات هدفها تحسين مستوى الحياة ووضع الإمكانيات لتحقيق ذلك، فلابد من حل الآثار السلبية الناتجة عن انفصال التنمية عن البيئة عبر القوانين والأحكام التنظيمية، بحيث تكون قابلة للتجديد والتطوير بما يضمن راحة الإنسان و تقدمه.[٢] وفيما يلي بعض القوانين والأنظمة المتعلقة بالتخطيط والتي كانت مصاحبة لمراحل التطور العمراني لدمشق ومصوراتها التنظيمية والمحددة بالقوانين والمراسيم الموجودة في الجدول [٣-٧].

القانون / المرسوم	الوظيفة الأساسية
المرسوم رقم ٥ لعام ١٩٨٢	يحدد إجراءات إعداد المخطط التنظيمي
المرسوم رقم ٢٠ لعام ١٩٨٣	يسمح للبلديات والوحدات الإدارية بإستملاك الأراضي للمشاريع العامة
القانون رقم ٢٠ لعام ١٩٨٣	تعديل للمرسوم رقم ٥ لتفصيل إجراءات إعداد المخطط التنظيمي
القانون رقم ٩ لعام ١٩٧٤	يحدد طريقة التنظيم العمراني للمدن من خلال تقسيم الأراضي
القانون رقم ٦٠ لعام ١٩٧٩	يسمح لمراكز المدن بإستملاك الأراضي لتنفيذ مخططاتها التنظيمية
القانون رقم ٢٦ لعام ٢٠٠٠	تعديل للقانون رقم ٦٠ حيث يمنع البيع غير الشرعي للأراضي لتجنب الإستملاك بأسعار منخفضة مقدرة من قبل الحكومة
القانون رقم ٤٤ لعام ١٩٦٠	ينظم السكن المخالف
القانون رقم ١ لعام ٢٠٠٣	تعديل للقانون رقم ٤٤، يحدد معايير لإزالة المباني المخالفة من ناحية نظام الضابطة
القانون رقم ١٤ لعام ١٩٧٤	يطبق على ثلاثة مدن، حمص وحلب ودمشق لتسريع تنمية الأراضي.

الجدول [٣- ٨]: القوانين والمراسيم المتعلقة بالتخطيط العمراني.
المصدر: فريق الجايكا للدراسة.

[١] محافظة دمشق، تقرير إستراتيجية محافظة دمشق "الرؤى والموجهات الإستراتيجية للمصور العام لمدينة دمشق"، ٢٠٠٨م.
[٢] المسودة النهائية لتقرير وكالة التعاون اليابانية (الجايكا) – ٢٠٠٧.

... ومما سبق نستخلص التالي:

يعتبر **الإقليم هو موطن التنمية** وأملها في تحقيق العدالة.

وإن الإقليم والتخطيط الإقليمي ضرورة حتمية لغلق السلسلة التخطيطية التي تبدأ من المستوى الوطني وتنتهي بالمستوى المحلي[٢] **حيث يعتبر التخطيط الإقليمي وسيلة لتحقيق التنمية الإقليمية**

وقد حدد تعريف **"الدن Alden" ١٩٧٤للتخطيط الاقليمي** على أنه ذلك النوع من التخطيط الذي يتعامل مع المشكلات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والادارية والطبيعية في إقليم معين أو منطقة جغرافية محددة.[٢]

وأما **"بنتون ماك"** فيقول ان التخطيط الإقليمي يتحدد من أهدافه الرئيسية التي اختصرها في ثلاث نقاط، وهي: (المحافظة على الموارد الطبيعية، تخطيط استغلالها وأخيراً تطوير البيئة لكي تتماشى مع مطالب المجتمع).[٣] وهي من أهم العوامل التي تساعد أي إقليم مكاني ليصبح إقليماً تنموياً.

وقد تم التأكيد من قبل الجهات التي درست دمشق وإقليمها على أن **تخفيف الضغط السكاني والخدمي والمروري عن مدينة دمشق** يتم عن طريق عدة خطوات:

- إلغاء الهجرة الخارجية من الأقاليم المحيطة
- توفير بنى تحتية أفضل للنقل
- تعزيز الخدمات التعليمية والصحية
- تطوير الزراعة والتجارة في مراكز مدن الأقاليم

وجمعت دراسة الشركة العامة بمقترحاتها حول إستراتيجية الحل لاستيعاب النمو والهجرات في إقليم دمشق بين اقتراح محافظة دمشق الذي ينص على (تنمية مدن ومراكز المحافظات في القطر) بهدف تحويل مسار الهجرات عن دمشق، وبين دراسة الجايكا اليابانية حول (خلق مراكز عمرانية ومدن تنمية حول الإقليم) وتزويدها بالخدمات والبنى التحتية لتستوعب الهجرات والنمو السكاني.

ومن الأسباب العامة في تراجع عملية التنمية العمرانية في محافظة ريف دمشق هو افتقار المخططات التنظيمية لعمليات التطوير و التحديث عند الضرورة.

ومن الجدير بالذكر أن الدراسات السابقة اعتمدت مفهوم الكوريدورات كإستراتيجية إقليمية لتنمية المناطق الواقعة في إقليم دمشق، إلا أنها كانت دائماً تقع فريسة نصف قطر النفوذ الإقليمي، فتقوم بدراسة رقعة مستديرة أو مستطيلة نسبياً مع بقاء مفهوم المدينة ومحافظة الريف؛ وتبقى مشكلة النمو العمراني على الأراضي الزراعية سائدة وفق القوانين القادمة والمنفذة بخجل أمام حجم المخالفات الهائل الذي تم إنجازه يومياً.

ومما سبق نستنتج من كل الدراسات السابقة:

١ - صعوبة تحديد الحدود الإدارية للمدينة بمفهوم ريف / مدينة.
٢ - لا يوجد تخطيط إقليمي معتمد لمدينة دمشق الكبرى.
٣ - تأخر إنجاز المصورات التنظيمية لدمشق.
٤ - عدم وجود هيئة أو خبراء لتقيم هذه الأعمال واختبار فاعليتها على واقع دمشق.
٥ - تعدد الدراسات المنجزة للمدينة من قبل الهيئات الدولية والخبرات الأجنبية واختلاف قواعد بياناتها ونتائجها وتعدد مرجعيات الإشراف عليها.

واستنادا لما سبق فمحافظة دمشق لم تعتمد أياً من الدراسات المنجزة واستمرت بالعمل وفق نظام ايكوشار لمدينة دمشق لحين إنجاز المصور العام للمدينة الذي بدأ العمل فيه عام ٢٠٠٩م. ولم تنفذ الدراسة التي أعدتها شركة الدراسات والاستشارات الفنية ولم تلق الدراسة اليابانية لإقليم دمشق أي تجاوب. وهكذا نرى أن محافظتين متجاورتين ومعنيتين بموضوع المخطط التنظيمي لمدينة دمشق ومناطق توسعه، تعتمد كل محافظة منها خطة وإستراتيجية ومنهجية خاصة بها معاكسة للأخرى.

---

[١] معتوق، أسعد، (مرجع سبق ذكره)، ص٣٠، عن: Alden, J., and Morgan, R., *Regional Planning: A comprehensive View,* Bach: Leonard Hill Book, 1974, P.4

[٢] معتوق، أسعد، ص٣١ عن: Glikson, Arthur, "*Regional Planning and Development"*, 1955, P. P. 7-9

مقدمة:

إن التنمية عملية تجري لمواجهة تلك الظاهرة وعلاجها، ويعتبر **التخطيط** أيضاً هو **سبيل التنمية الوحيد**،[١] فالتخطيط هو أسلوب يتم بمقتضاه التحكم بمجريات هذه العملية وضبطها، وبتعبير آخر فإن **التخطيط هو الضابط والحاكم** في عملية التنمية التي تسعى لمجابهة ظاهرة التخلف.[٢]

إن **علاقة التنمية بالتخطيط** هي علاقة الهدف بأسلوب تحقيقه، ونظراً لأن التخطيط هو الوسيلة الأولى لتحقيق التنمية فإننا نجد أن مستويات التخطيط تتفاوت بتفاوت مستويات التنمية، ولهذا يتدرج التخطيط من المحلي إلى الإقليمي إلى الوطني بتدرج المدى المكاني المراد تحقيق التنمية من خلاله.[٣]

وسيتم فيما يلي التعرف على مفهوم **التنمية** ومستوياتها وإستراتيجيتها ومعوقاتها كمدخل تمهيدي للتعرف لاحقاً على مفهوم سياسة محاور التنمية العمرانية...

١ - التنمية (المفهوم وتعاريف):

١-١ مفهوم التنمية:

التنمية في اللغة العربية: هي كلمة مشتقة من كلمة (نمو) وفعلها (نما - ينمو)، وتعني: الزيادة والانتشار. ومن هنا نعرف أن **التنمية** يجب أن تعني الزيادة والرفعة والتحسين لما هو موجود أصلاً، ونشره وتعديه إلى غيره بحيث يساهم في رفعة غيره وتحسينه أيضاً.[٤]

والتنمية هي: "إحداث التغيير سواء من الداخل أو الخارج بشرط أن يكون في الاتجاه الصحيح، وأن يكون ايجابياً".[٥]

وتعرف التنمية أيضاً: "بأنها مصطلح حديث بدء استخدامه في القرن الماضي ويتعرض محتواه إلى تغير مستمر ولا يستقر على حال بحيث يصعب أحياناً تحديد معالمه وفرز دلالاته بصورة كاملة وذلك لتعدد الميادين والقضايا التي ترتبط به من اقتصادية واجتماعية وسياسية ونفسية وحضارية".[٦]

ويعتبر تعريف كامبريدج، عام ١٩٤٨ **للتنمية**[٧] من أول التعريفات الشهيرة لتنمية المجتمع، حيث تم تعريف **التنمية** فيه على أنها: "حركة، غرضها تحسين الأحوال المعيشية للمجتمع في جملته على أساس المشاركة الإيجابية لهذا المجتمع وبناء على مبادرة المجتمع بقدر الإمكان، وفي حال عدم ظهور هذه المبادرة بصفة تلقائية ينبغي الاستعانة بوسائل منهجية واستشارتها بطريقة تضمن استجابة فعالة لهذه الحركة".[٨]

---

[١] معتوق، أسعد، "بيانات ومؤشرات التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية (دراسة حالة الأقاليم السورية)"، ص٨٥، نقلاً عن: المظفر، محسن، "التخطيط الإقليمي مفاهيم ونظريات وتحليلات مكانية"، دار شموع الثقافة، القاهرة، ٢٠٠٢.

[٢] معتوق، أسعد، (مرجع سبق ذكره)، ص٨٥، نقلاً عن: خير، صفوح، "التنمية والتخطيط الإقليمي"، ص١٣.

[٣] معتوق، أسعد، ص٨٥، نقلاً عن: عبد العال، احمد محمد، "موضوعات في التخطيط والتنمية"، http://www.Kotobarabia.com/BookDetails.asps?ID=1588

[٤] معتوق، أسعد، ص٣٣ عن: زيدان، رغداء، "مفهوم التنمية البشرية"، الصفحة الرئيسية ص٣، http://www.chihab.net/modules.php?name=News&file=article&sid=1812

[٥] معتوق، أسعد، ص٣٣، عن: الخير، صفوح، "التنمية والتخطيط الإقليمي"، وزارة الثقافة، دمشق، ص١٤.

[٦] معتوق، أسعد، ص٣٣، عن: الصقور، محمد، "التخطيط الإقليمي والتنمية في الريف"، شقير وعكشة، ط١" ١٩٨٦، عمان، ص ص٤٤- ٤٦.

[٧] تعريف كامبريدج: هو تعريف مكتب المستعمرات البريطاني الذي قدمته الإدارة البريطانية للمستعمرات، في مناقشات مؤتمر كامبريدج للإدارة الأفريقية.

[٨] معتوق، أسعد، ص٣٤، عن: عارف، نصر، "مفهوم التنمية"، كلية العلوم السياسية، جامعة القاهرة، ص٢. http://www.antomlife.net/iol-arabic/dowalia/mafaheem-2.asp

أما **تعريف الأمم المتحدة** عام ١٩٥٥م والذي اعتبر فيه أن **التنمية** هي: "عملية مرسومة لتقدم المجتمع جميعه اجتماعياً واقتصادياً وتعتمد بقدر الإمكان على مبادرة المجتمع المحلي وإشراكه. كما عرفت **إدارة التعاون الدولية التابعة للأمم المتحدة**، بأن **التنمية**: عملية للعمل الاجتماعي تساعد أفراد المجتمع على تنظيم أنفسهم للتخطيط والتنفيذ عن طريق تحديد مشاكلهم واحتياجاتهم الأساسية والتكامل بين الخطط الفردية والجماعية لمقابلة احتياجاتهم والقضاء على مشاكلهم والعمل على تنفيذ هذه الخطط بالاعتماد على الموارد الذاتية للمجتمع واستكمالها بالمساعدات والخدمات الفنية والمادية من جانب المؤسسات الحكومية والأهلية من خارج المجتمع المحلي. [١]

ولعل المحاولة التجميعية لمفاهيم **التنمية** والتي قام بها كل من "روبنسون James and Jarry W. Robinson" و"كرستنسون Christenson" والتي انتهت على تجميع عدد لا بأس به من **تعاريف التنمية** وفقاً لتاريخها الزمني والتي قامت أ.د.سوسن عثمان عبد اللطيف عام ١٩٨٩ بدراستها مع تعاريف أخرى وتحليلها حيث خلصت إلى التعريف التالي: **"إن تنمية المجتمع هو عملية مقصودة وموجهة ومتكاملة ترتكز على مشاركة واسعة النطاق... وهذه العملية ذات أبعاد متعددة ومداخل متنوعة وتتطلب تضافر جهود كافة الخبراء بتخصصاتهم المختلفة في الميادين المختلفة وعملهم كفريق واحد كما يدرك القائمون بها ضرورة تدعيم العلاقة التعاونية بين الأجهزة الحكومية والأهلية تحقيقاً لزيادة فرص إنجاز الأهداف المطلوبة".** [٢]

- ومما سبق يتضح لنا:

الاختلاف بين مفهوم **التنمية** في اللغة العربية عن مفهومه في اللغة الانجليزية حيث يشتق لفظ التنمية في العربية من الفعل نما ينمو نماء، **والنمو يعني الزيادة.** وإذا كان لفظ النمو أقرب إلى الاشتقاق العربي الصحيح فان إطلاق هذا اللفظ على المفهوم الغربي يشوه اللفظ العربي. فالنماء يعني أن الشيء يزيد حالاً بعد حال من نفسه لا بالإضافة عليه. وطبقاً لهذه الدلالات لمفهوم التنمية فإنه لا يعد مطابقاً للمفهوم الانجليزي **(Development)** والذي يعني **التطوير والتحسين،** وفي بعض الأحيان قد يعني التغيير الجذري للنظام القائم واستبداله بنظام آخر أكثر كفاءة وقدرة على تحقيق الأهداف، وذلك وفق رؤية المخططين وأصحاب القرار، وليس بالضرورة وفق رؤية أفراد المجتمع وثقافتهم ومصالحهم. [٣]

١ ـ ٤ مستويات التنمية:

تتجسد مستويات التنمية ضمن أربع مستويات تخطيطية:

- **التنمية الدولية:** تهدف إلى تحقيق الزيادة الحقيقية في الناتج القومي بشكل شامل لمجموعة من الدول النامية والمستهدفة ببرامج إنمائية مشتركة من وكالات التنمية الدولية التابعة للأمم المتحدة أو للدول المانحة مثل (ألمانيا، اليابان وهولندا).
- **التنمية الوطنية:** وتهدف إلى تحقيق زيادة في الخدمات المتاحة للمجتمع ورفع المستوى المعيشي والاجتماعي لأفراده بشكل شامل.
- **التنمية الإقليمية:** ترتكز على إحداث تغيير حضاري في طريقة التفكير والحياة والعمل عن طريق إثارة وعي البيئة الإقليمية، وأن يكون الوعي قائماً على أساس المشاركة في التفكير.
- **التنمية العمرانية:** تهدف إلى تنمية كل من المدينة والريف وإدارتها كوحدات عمرانية مستدامة، وتهدف إلى تنمية مجتمعاتها بشكل متوافق مع توجهات التنمية الاجتماعية والاقتصادية والطبيعية والسياسية. [٤]

---

[١] معتوق، أسعد، "التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية (دراسة حالة الأقاليم السورية)"، ص٣٤، عن: عارف، نصر، مفهوم التنمية، كلية العلوم السياسية، جامعة القاهرة، ص٢. http://www.antomlife.net/iol-arabic/dowalia/mafaheem-2.asp

[٢] معتوق، أسعد، (مرجع سبق ذكره)، ص٣٥، عن: عبد اللطيف، سوسن، "دراسات في التنمية المحلية الحضرية والريفية والمستحدثة والصحراوية"، المعهد العالي للخدمة الاجتماعية، القاهرة، ١٩٨٩، ص ص ٩-٤٧.

[٣] معتوق، أسعد، ص ص٣٥ – ٣٦، بتصرف.

[٤] معتوق، أسعد، ص ٣٩.

١ ٣ إستراتيجية التنمية:

يمكن تعريف إستراتيجية التنمية على أنها مجموعة من المعايير التي تحدد اتجاهات العمل والسياسات الناظمة له والتنظيمات والإجراءات التي ستعمل بها لبلوغ أهداف مرسومة في ضوء القيم والعادات التي يحددها المجتمع لنفسه . وعلى هذا يتوجب على كل دولة أن تضع الإستراتيجية المناسبة لنظامها الاقتصادي والاجتماعي ولا تتبنى **إستراتيجية معارة** من دولة أخرى تختلف عنها في أهدافها واحتياجاتها ومواردها وقيمها الاقتصادية والاجتماعية. حيث أن قيم المجتمع وأهدافه واحتياجاته وموارده تتطور وتتغير بمرور الزمن، وبالتالي فإن **الإستراتيجية التي تتقرر للتنمية يكون لها محور زمني** لا بد من تحديده.

وتكون إستراتيجية التنمية إما طويلة الأمد أو متوسطة الأمد، حسب طبيعة الأهداف من جهة وحسب إمكانية تأمين الموارد اللازمة واستخدامها لبلوغ الأهداف المنشودة من جهة أخرى. ولا شك في أن وضع الإستراتيجية المناسبة له أهمية في ترجمة الخطط إلى برامج تنفيذية. [١]

١ ٤ معوقات التنمية:

يعتبر **الإنسان في خطط التنمية هو الغاية والهدف لأي برنامج تنموي**، وهو في نفس الوقت وسيلة من وسائل تحقيق أهدافها، لذلك فهو يعتبر عامل قوة وعامل ضعف لكثير من مشروعات وبرامج التنمية، كما أن الكثير من الصعوبات والمعوقات التي تقف في وجه التنمية يكون مصدرها أحياناً الإنسان نفسه، **والمقصود بالمعوقات** هي "العوامل التي تحول دون تحقيق الأهداف التي تسعى إليها التنمية". [١] وهذه المعوقات تتحدد كالتالي:

١ ٤ ١ العوامل الديموجغرافية:

يمثل العامل الديموجغرافي أحد العوامل الأساسية التي تقف عائقاً في طريق خطط التنمية الشاملة للمجتمعات وبخاصة النامية، إذ أن نمو السكان بمعدلات سريعة متزايدة يلغي أثر الزيادة في الإنتاج والدخل، ولا يمكن التغلب على المشكلة السكانية إلا بتحقيق الزيادة في الإنتاج والدخل بمعدلات كبيرة تفوق كثيراً معدلات الزيادة السكانية.

١ ٤ ٢ العوامل الثقافية؛ ومن أهمها:

- التقاليد السائدة في المجتمع.
- المعتقدات السائدة والقيم.

١ ٤ ٣ العوامل التكنولوجية:

حيث يعتبر التقدم التكنولوجي ركيزة أساسية للتنمية الشاملة.

١ ٤ ٤ العوامل المادية والفنية:

ترتبط العوامل المادية والفنية بظروف المجتمع ذات البيئة الطبيعية المناخية حيث أن هذه الظروف قد تكون عاملاً من العوامل المعيقة للتنمية، كما وترتبط بالخدمات والعمليات التخطيطية والتنفيذية. [١]

١ ٥ محددات التنمية:

هناك محددات عديدة للتنمية نذكر منها:

- محدد للتطوير العمراني.
- محدد للنمو الاقتصادي، ويعتمد على الادخار والاستثمار ويرتبط بالإصلاح الهيكلي وتطوير السياسات الجديدة.
- محدد للخدمات والمرافق، ويتضمن السكن والبنى التحتية (مياه، كهرباء وطرقات)، وهو ذو تأثير مزدوج (سلبي أو ايجابي). [٢]

---

[١] علي، عروة، "نظريات التنمية الاقتصادية (دراسة واقع التنمية في سورية في ضوء هذه النظريات)"، نيسان ٢٠٠٧م، ص ص ٥- ٧.
[٢] حميدوش، أنور، "المشكلات الناجمة عن النمو السكاني السريع" ندوة النمو السكاني وأثره على مشكلة البطالة وخطط التنمية، دمشق"، ٢٠٠٢م.

- **ما المقصود بالتوجهات التنموية:**

هي عبارة عن تجسيد لأهداف التنمية في الخطة عبر توجهات تستخدم التخطيط كوسيلة لتحقيقه، فمن خلال التوجهات التنموية نصل إلى الأفكار التخطيطية التنموية لتحقيق التمازج الطبيعي الوظيفي بين الإنسان والبيئة. [١]

١ ـ ٦ مفاهيم خاطئة عن التنمية:

هناك بعض المفاهيم الخاطئة عن التنمية والتي تم على أساسها تحديد مؤشرات التنمية في بعض الدول، ومنها:
-إن كثرة **السكان** في المدن دليل على التنمية، ولو كان هذا القول صحيحاً لكانت الهند والصين من أكثر البلدان تنمية.
-إن كثرة **الدخل القومي** دليل على التنمية، ولو كان هذا صحيحاً لكانت دول الخليج من أكثر بلدان العالم تنمية، ولكن الصحيح أن يكون معدل الدخل القومي أو الناتج المحلي أكبر من نسبة الزيادة السكانية.
-إن **اختلاط الأجناس** بالنسبة لمؤيدي الاتجاه العنصري يؤدي إلى التخلف وهذا ليس صحيحاً حيث نرى أن ماليزيا قد قطعت شوطاً من التنمية على الرغم من اختلاط أجناس مختلفة فيها وينطبق هذا أيضاً على أستراليا. [٢]

٢ ـ التنمية العمرانية المستدامة:

إن من أجمل الأقوال التي يمكن إسقاط معانيها على مبدأ ومفهوم **"التنمية المستدامة"** وبناء الذات، الأقوال التالية:

- قال أحد الحكماء: **"ابني ابنك ولا تبني له"**.
- وقال الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه:**"علموا أولادكم لزمن غير زمنكم"**.
- وُسئِلَ سقراط يوماً: متى نبدأ بتربية الطفل؟ فأجاب: **"قبل أن يولد بمائة عام"**. وعندماُسئِلَ: وكيف يكون ذلك؟ فأجاب بأنه: **"يجب أن نربى أبويه قبله، و أجداده الأربعة"**.

وفيما يلي عرض توضيحي لمفهوم كلاً من **"التنمية العمرانية"** و**"التنمية المستدامة"** المكونان الأساسيان لمفهوم **"التنمية العمرانية المستدامة"**:

٢ ـ ١ التنمية العمرانية "Urban Development": إن **التنمية العمرانية** عمل سهل التحقيق نظرياً، إلا انه صعب المنال إذا حاولنا تطبيقه بأي شكل كان لينال القبول على أرض الواقع عند مواكبة العرض والطلب للاقتصاد، لأنه عندها سيصطدم بأكثر من عائق، ربما في اختلاف وجهات النظر الإدارية أو في الأولويات المحلية والإقليمية الإستراتيجية وتطبيقاتها العملية، والتي لا يتفق عليها اثنين بحكم طبيعة العمل المركزي، وهو يهدف لتنمية كل من المدينة والريف وإدارتها كوحدات عمرانية مستدامة. [٣]

٢ ـ ٢ التنمية المستدامة "Sustainable Development":

أما تعريف **اللجنة العالمية للتنمية المستدامة** والذي انتهت به اللجنة في تقريرها المعنون **"مستقبلنا المشترك والتنمية المستدامة"**، حسب تعريف وضعته هذه اللجنة عام ١٩٨٧ بأنها: **" تعمل على تلبية احتياجات الحاضر دون أن تؤدي إلى تدمير قدرة الأجيال المقبلة على تلبية احتياجاتها الخاصة"**.
وتهدف **"التنمية المستدامة"** إلى:

١. تأمين نمو اقتصادي.
٢. تحقيق المساواة والعدالة الاجتماعية.
٣. حماية البيئة.

على الرغم من أنه قد يكون هناك بعض التناقض والاختلاف بين هذه الأهداف، إلا أنها من الممكن أن تتعايش وتتجانس، **فالتنمية المستدامة تهدف لإيجاد التوازن بين الاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية**. مما يسمح لنا وللأجيال القادمة بالعيش الكريم. [٤]

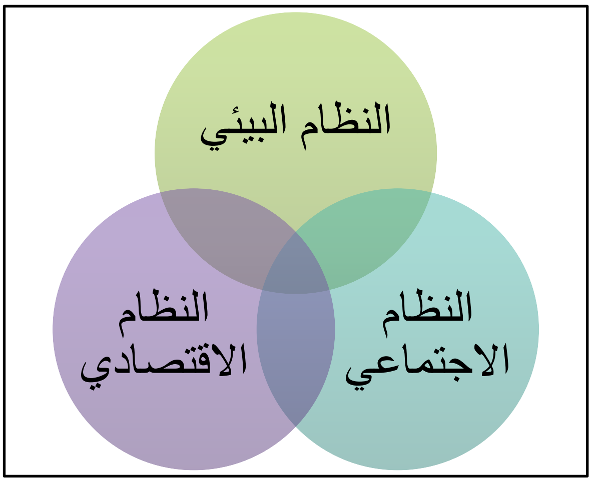
---

[١] وتار، فاتنة، "الرؤى المستقبلية للتخطيط الإقليمي في سورية الملامح التخطيطية لتحقيق آفاق التنمية المستدامة"، دمشق، ٢٠٠٧م، ص ص ٣- ٥.
[٢] الخضير، خضير بن سعود، "التنمية مقابل النمو والتصنيع والتحديث"، السعودية، ١٤٢٤هـ - ١٤٢٥هـ.
[٣] معتوق، أسعد، "التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية (دراسة حالة الأقاليم السورية)"، ص ٣٩.
[٤] كامل، رايق، مهيار، مؤيد، "التنمية المستدامة (مفاهيم وأهداف)".

٢ ـ ٣ خصائص عمليات التنمية المستدامة:

تتمتع التنمية المستدامة بمجموعة من المميزات والخصائص التي تميزها عن التنمية بمفهومها التقليدي وهي:

- **الاستمرارية:** والمقصود بها عملية الإستدامة والتواصل حيث أنها معيار نجاح العملية التنموية لتنمية المجتمع في جميع مجالاته وتكامل جميع غاياته لتحقيق النمو المنشود.
- **تنظيم استخدام الموارد الطبيعية:** خاصة القابلة للنفاذ والمتجددة بما يضمن حق الأجيال القادمة فيها.
- **تحقيق التوازن البيئي:** وهو المعيار الضابط للتنمية المستدامة أي المحافظة على سلامة الحياة الطبيعية.



شكل [٤-١]: الاحتياجات المكونة لمفهوم التنمية المستدامة

- **التكامل:** ترتكز التنمية المستدامة على تحقيق التكامل والتبادل بين أهداف مختلفة لثلاث أنظمة أساسية هي النظام الاقتصادي، النظام الاجتماعي، النظام البيئي. الشكل [٤-١].

٢ ـ ٤ دور الهيئات الحكومية والمؤسسات في تطبيق "مفهوم التنمية المستدامة" وتدعيمها:

٢ ـ ٤ ـ ١ الدور الحكومي ومؤسسات القطاع العام:

إن دور الحكومة اليوم هو رسم السياسات وصنع القرارات، ومن أهم شروط تحقيق التنمية المستدامة هو أن تكون هذه السياسات وما يتبعها من خطط ذات شمولية وتكامل، بحيث لا تتعارض قوانين وتشريعات مؤسسة أو وزارة مع غيرها بل على العكس تكون في مجملها مراعية لجوانب ومناحي التنمية المستدامة فلا يتم فصل الجانب البيئي والاجتماعي عن الخطط الاقتصادية والاقتصاد ولا ينفصل عن العمل البيئي والاجتماعي.

بالإضافة إلى لعب الدور الرقابي والمتابع لكافة نواحي التنمية من خلال كوادر مؤهلة تعي مفاهيم التنمية المستدامة وتطبيقاتها ضمن برامج واضحة ومحددة، يكون كل منها مدعم ومكمل للآخر. وأن يكون منسجم مع التوجيهات العالمية لتحقيق التنمية المستدامة من خلال المشاركة في الاتفاقيات والمواثيق الدولية التي تحقق هذه الغاية، وعكس هذا التوجه على الوضع المحلي من خلال وضع إستراتيجية وطنية للتنمية المستدامة، وتكون المرجع للنهوض بالتنمية المستدامة وتطبيقاتها.[١]

٢ ـ ٤ ـ ٢ دور القطاع الخاص:

إن القطاع الخاص شريك أساسي في عملية التنمية المستدامة ودعمها حيث أنه الميزان الذي يتجدد من خلاله الأهداف التنموية. فالاستثمارات التي تؤدي دورها في خدمة المجتمع والمواطن من خلال المشاركة الفاعلة في توفير فرص العمل ضمن ظروف مهنية مناسبة تراعي سلامة الموظف والعامل وأمنه الوظيفي وشروط صحية تراعي المهنة أو الحرفة التي يمارسها وكذلك مراعاة للسلامة البيئية في محيط العمل والمحيط الخارجي.

حيث أن السياسات الاستثمارية والتنموية للقطاع الخاص يجب أن تحقق الإنتاج النظيف وانخفاض معدلات التلوث لتؤمن بذلك الاستمرارية لهذه الاستثمارات ولا يمكن الاختلاف على أن تكون مؤسسات القطاع الخاص ذات رسالة اجتماعية تدعم المجتمعات المحلية بشكل مادي ومعنوي يجعل منها بنية وركيزة من ركائز تطوير المجتمع والنهوض بأفراده.[١]

٢ ـ ٤ ـ ٣ دور القانون والتشريعات:

على الرغم من أن هذا الدور هو أيضا حكومي ولكن المقصود هنا هو وجود آليات قانونية مفعلة كجزء من الجهاز الرقابي فقوانين الاستثمار والتنمية الاجتماعية وقوانين العمل والعمال يجب أن تتكامل في رؤية قانونية تمكن رجل القانون على كافة المستويات من ضبط العملية التنموية ودفعها للأمام بقوانين عصرية تؤكد النهج الشمولي للتنمية. ويتطلب هذا الدور وجود مؤسسات قانونية مدركة لأهمية هذه التنمية ومؤهلة بكوادرها لتطبيق القوانين وتفعيلها لضمان الوصول إلى الهدف المنشود.[١]

---

[١] كامل، رايق، مهيار، مؤيد، التنمية المستدامة "مفاهيم وأهداف".

٢ ٥ التنمية الاقليمية:

ويأتي مفهوم **"التنمية الاقليمية"** كمفهوم أساسي لتحقيق **"التنمية العمرانية المستدامة"**، وتعرف **"التنمية الإقليمية"** من خلال الكلمتين المكونتين للمصطلح نفسه، حيث إن الأمر متعلق **بعملية (تنمية / مكان)**، أو **(تنمية / مجال أو حيز)** مكاني محدود، أو هو الإطار الجغرافي الأصغر الذي تعيش فيه جماعة من السكان وهذا الإطار الجغرافي ممكن أن يكون الوحدات المكانية الناتجة عن التقسيم الإداري للتجمعات العمرانية المحلية والمناطق الإدارية والمحافظات. [١]

وظهر مفهوم **التنمية الإقليمية**، كسائر المفاهيم المرتبطة بإعداد مخططات استعمالات الأراضي، في الخمسينات من القرن الماضي أي بعد الحرب العالمية الثانية وهو إجابة عملية لسياسة اللامركزية التي تعني القضاء على المركزية المتمثلة بالأساس في تركز الاقتصاد والمرافق العامة في المستوى الوطني والتجهيزات الأساسية الكبرى في قطب واحد وغالباً ما يكون العاصمة وما حولها. [١]

٢ ٦ إستراتيجية التنمية للمدن:

إن إستراتيجية التنمية تمثل خطة عمل لتحقيق نمو عادل في المدن، تم تطويره واستدامته من خلال المشاركة، بغية تحسين مستوى جودة الحياة لكل المواطنين، وغايات **"إستراتيجية التنمية للمدن"** تتضمن **(رؤية جماعية وخطة عمل للمدينة)** تهدف إلى تحقيق ما يلي:

- تحسين أساليب الحكم والإدارة.
- تنمية اقتصادية محلية.
- وأخيراً تحقيق تخفيف منتظم ومتواصل لمستويات الفقر الحضري.

وتدرك **إستراتيجية التنمية للمدن** أنه في الوقت الذي توجد فيه اليوم بين كل المدن قضايا مشتركة، إلا أن لكل مدينة سماتها المتميزة، وأنه ينبغي أن يحدد المخططون وأصحاب القرار في المدينة ما هو المستقبل الذي يريدونه لمدينتهم.

وعلى الفريق الذي يتولى عملية إعداد **إستراتيجية التنمية للمدينة** أن يحدد من هم ذوي الشأن، وكيف يمكن إدخالهم في هذه العملية، وكيف يتم تثبيت ثقافة (استثمارية / تجارية حيوية) مبنية **على المشاركة**. ويترتب على **"منهجية وضع إستراتيجية التنمية للمدينة"** أن تتكون من خمس مراحل:

- مرحلة وضع الرؤية.
- مرحلة تحديد الغايات.
- مرحلة وضع الأهداف.
- مرحلة صياغة البرامج.
- مرحلة إعداد خطط العمل. [٢]

٢ ٦ ١ أساليب تنمية المدن عمرانياً:

هناك عدة أساليب لتنمية المدينة عمرانياً، نذكر منها:

١ -**أسلوب الملء**، وهو استغلال ما هو متوفر من إمكانيات متاحة ضمن التصميم.

٢ -**أسلوب الزحف**، أي زحف العمران بشكل متتالي ومستمر دون انقطاع نحو المناطق المخططة لتوسع المدينة عمرانياً داخل التصميم وخارجه.

٣ -**أسلوب القفز**، ويستخدم هذا الأسلوب عند وجود محددات تعيق استمرار النمو مثل طريق مرور سريع أو سكة قطار أو وجود مصنع أو وادي أو نهر.

٤ -**أسلوب النوى المتعددة**، ويستخدم أسلوب النوى المتعددة في بعض الأحيان من خلال توزيع الأنشطة في مناطق متباعدة عن مركز المدينة, ثم تنمو كل من المدن وتلك المراكز نحو بعضها حتى تشكل كتله عمرانية متصلة.

٥ -**النمو المركب**، ويعني استخدام أسلوبين أو أكثر من الأساليب المذكورة أعلاه في عملية التنمية العمرانية.

٦ -**أسلوب المدن التوابع**، يستخدم هذا الأسلوب عندما يقرر المخططون إيقاف نمو المدينة والعمل على تخطيط مدن تابعة على مسافة عدة كيلومترات عن المدينة القائمة، ويتم نقل بعض الأنشطة إليها لغرض تأمين حاجات سكان المدينة من الخدمات المختلفة، وتتمتع عندها هذه المدن بكل الخدمات المتوفرة في المدينة الرئيسة وترتبط معها بوسائل نقل عالية الكفاءة. [٢]

---

[١] معتوق، أسعد، "التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية (دراسة حالة الأقاليم السورية)"، مرجع سبق ذكره، ص ص ٤٦- ٤٧.
[٢] عبويدة، أحمد، "حلف المدن وإستراتيجية التنمية للمدن (مبادرة عمان لوضع إستراتيجية التنمية للمدينة)"، عمان، ٢٠٠٣م.

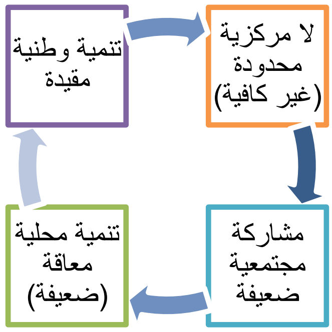
٣ - التنمية في الخطة الخمسية العاشرة:

٣ـ ١ الخطة الخمسية العاشرة (٢٠٠٦ – ٢٠١٠):

تم إعداد الخطط الخمسية لتضع أطراً تنموية حقيقية ضمن إطار زمني لأول مرة في سورية، بعد أن كانت الخطط الخمسية السابقة أقرب إلى تجميع وتوزيع بنود ميزانية الدولة بنوعيها الاستثماري والخدمي، وقد تكون هذه الخطة الخمسية العاشرة هي الفسحة المفقودة التي يمكن أن نرى من خلالها بصيص النور للمستقبل التنموي نحو التنمية المستدامة، هذا إن تم الالتزام بها شكلاً ومضموناً ووسائل وغايات، وهي تعكس إلى حد بعيد الطموح الواضح في التوجهات السياسية نحو تنمية مرشدة وقيمة مضافة. [١]

٣ـ ٢ أهداف الخطة الخمسية العاشرة:

- وضع سياسات وطنية متكاملة لضبط جميع أنواع التلوث والتصحر واعتماد التخطيط المستدام.
- التركيز على التنمية المستدامة في المناطق الريفية.
- إشراك الإدارة والتخطيط بين الإنتاج البيئي وقطاعات الخدمات للاقتصاد الوطني لضمان حماية البيئة والتنمية المستدامة.
- اعتماد مفهوم المشاركة للتنمية.
- الخطط الإقليمية والمحلية ضمن الخطط الوطنية.



الشكل [٤-٢]: العلاقة الدائرية بين اللامركزية والتنمية كما هي موضحة في الخطة الخمسية العاشرة

وُذكِرَ في الفصل الخامس والعشرون **(اللامركزية والتنمية المحلية)** من الخطة الخمسية العاشرة وتحت عنوان **"مشاركة المجتمع المحلي"**: (إن ضعف اللامركزية، أضعف بالتالي فرص المشاركة الشعبية، والتي هي أساس لا يمكن بغيره أن تتحقق تنمية محلية تكون بدورها هي أساس التنمية الوطنية). [٢] شكل [٤-٢].

وكان اتجاه الدولة الإستراتيجي في السنوات الأخيرة الماضية:

"تعزيز دور اللامركزية وإعطاء المحليات دورها الفاعل في التنمية العمرانية"

وجاءت الخطة لتدمج:

"تعزيز دور اللامركزية وتطوير وبناء القدرات المحلية"

و **"توجهات التخطيط والتنمية الحضرية"**

- **وجاء في المدخل إلى الخطة الخمسية العاشرة عن التخطيط الإقليمي ما يلي:**

(من أجل استكمال التسلسل التخطيط (وطني، إقليمي، محلي) سيكون من بين أهداف الخطة الخمسية العاشرة وضع مخطط إقليمي (طبيعي / مكاني) واقتصادي اجتماعي طويل الأمد يحول سورية إلى مناطق وأقطاب للنمو، حيث سيشكل ذلك الأساس لعملية التنوع الاقتصادي ولخلق فرص عمل والنهوض بالفئات الأقل دخلاً. والغرض من هذا التخطيط الإقليمي التكاملي هو تقوية التعاون والتنسيق بين الوحدات الإدارية (المحافظات). ومن جانب آخر، يقود التخطيط الإقليمي بتحويل البلاد إلى مناطق ومراكز نمو إلى التطور الحضري وإنشاء مراكز متطورة للخدمات، وإلى بروز مدن ذات ارتباط بالأسواق العالمية وباقتصاد المعرفة، كما يقود من جانب آخر إلى التطوير الريفي ورفع مستوى الرفاهية لسكان المناطق النائية). [١]

---

[١] الخطة الخمسية العاشرة (٢٠٠٦-٢٠١٠م)، هيئة تخطيط الدولة.
[٢] الخطة الخمسية العاشرة (٢٠٠٦-٢٠١٠م)، "اللامركزية والتنمية المحلية"، الفصل الخامس والعشرون، هيئة تخطيط الدولة.

... ومما سبق نستخلص ما يلي:

إن موضوع **التنمية الأساسي هو الإنسان** وللإنسان وبالإنسان لذاته المطلقة وهو غايتها ومحركها من كل النواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية والعلمية والفكرية ولهذا فالتنمية يجب أن تكون (**تنمية شاملة، متكاملة ومستدامة**). إن التنمية هي عملية ديناميكية ليست ثابتة ولا تكون باتجاه واحد وإنما باتجاهين أو عدة اتجاهات.

ويقصد **بالتنمية** حسب رأي **ابن خلدون** كل ما هو ضروري وملح (أي حاجي) وليس كمالي.

وتعرف **التنمية** أيضاً على أنها العملية المدروسة والموجهة التي يقوم بها المجتمع من اجل التطوير والتعديل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والانتقال بها من واقع متخلف إلى واقع متقدم [١]

إن **التخطيط هو أفضل وسائل تحقيق التنمية**، وإن **الإستراتيجية التي تتقرر للتنمية يكون لها محور زمني** لا بد من تحديده.

إن الحل الوحيد لإحداث **تنمية شاملة** هو **بالتنمية الإقليمية**، وهي الوسيلة المثلى لرفع المستوى المعيشي للسكان الريفيين والحضريين وللحد من هجرة سكان الريف نحو المدن.

وأن مدينة دمشق تحتوي على الكثير من مقومات التنمية ضمن الإقليم فيخترقها نهر بردى وتحيط بها الغوطة من كافة أطرافها ماعدا الشمال، وقد كانت أقدم مدينة معمورة في العالم. وتتحكم في طرق المواصلات الداخلية والخطوط الحديدية والبرية التي تربط سورية بالعراق والأردن، وتعتبر الزراعة من أحد أهم مواردها الاقتصادية.

ولكن أين تقع التنمية من موضوع المحاور العمرانية ضمن إقليم دمشق اليوم؟ هذا ما سنراه في الفصل القادم عند البحث عن سياسة محاور التنمية العمرانية واسقط هذه السياسة على ظاهرة المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا)...

---

[١] علي، عروة، "نظريات التنمية الاقتصادية (دراسة واقع التنمية في سورية في ضوء هذه النظريات)"، ص٥.

SYRIAN ARAB REPUBLIC

DAMASCUS UNIVERSITY

FACULITY OF ARCHITECTURE

Department of Urban Planning and Environment

"Urban Development Corridors: Concept and Implementation"

/ Case Study: Southern Corridor (Damascus – Dara' Highway) /

Thesis Prepared aiming to obtain the Master Degree in Urban Planning and Environment Department.

Prepared by:

Arch. Hiba. F. Al Kabbani

Supervised by:

Assis. Prof. Imad Al Masri

Dep. of Urban Planning and Environment

Damascus \ October \ 2010

Summary of Research:

Everybody agrees that the phenomenon of change is a fact among all societies and it differs from one society to another in the form, the content and the speed. The technological progress and the variety of modern mass medium had a big influence on activating social changes with goals that never stopped reaching a certain society but it prevailed all human societies.

Arthur Lois says "the question that is confronting us today is not Do we plan? However, it is How do we plan? i.e: Planning became a reality ,one of the essential levels of thinking and a crucial means of applying tools it is the philosophy and the color of our age and that's why the world today is described as" the world of planning "

Because of the development of the cities and the variety of their components, it is realized that cities planning or the constructional planning includes the construction with all majors related to both earth's and Man's construction in a complete and balanced way and confirming that taking care of one side without the other damages the process of reaching the balance between them so the constructional planning arises from a few different levels (national, regional, local and circumstantial) and responsibilities include: (the condition of developing vision and making and executing decisions), in addition to a few majors that cover different developing interpositions like social, economical, environmental planning and the security and developing dimensions and others.

Planning, today is a scientific organized method for a set of serial provisional procedures that it depends on reading the future and having a clear picture of how it is going to be. The responsible man and his new environment are the interested parties in the constructional meaningful development and they are the two basic elements of promising developing building, so Man is either a positive constructional element or a destruction pickax.

The natural form of the city is often defined through the constructional developing methods and the constructional developing policies within them .However we won't forget that the dynamic growth of the constructional movement and the historical development of the constructional progress in a city are the basis of defining the form of the city of the region especially if the city has civilization, cultural and social important history like Damascus city.

Goal of Research:

The research aims at studying the policy of the corridors of the urban development between the conception of this policy and the reality of the true applying of it on the reality, and between the conception and the applying the treatment is trapped to recognize the error of applying in addition to the critical study of the developing reality of the southern corridor as a case of study, and eventually reaching a result of the reality of this phenomenon (the southern corridor) today from " the conception of development corridors policy "

Importance of Research:

The southern corridor is considered today as a constructional phenomenon that imposed itself on the reality that we live in with all its details (constructional, traffic, services and environmental) without a pre-planning or even studied organizing since the corridor today, is in a continuous progress but this progress lacks a lot of visions, plans and policies that control this progress under the frame of the long term urban growth and under a long term regional plan which is part of an inclusive national methodicalness. and get to know its past, present and the expected future, and what are the reasons that caused the failure of the studies relating to it even though it parallels the northern corridor in the context of its urban, traffic and service importance if it wasn't even more important the northern corridor that the urban organizing was done to it.

Chapter One –Theories on Urban Development and Regional Planning:

Theory is a speculative expression paraphrased by Man to represent the intellectual outcome of his experiences and interaction with the subjective reality facts to find a way out and the solutions of his reality problems and these theories are ideal sometimes or almost ideal and can't be generalized, they might be good for regions or certain countries and bad for others.

The theories had been reviewed through the conception of urban development and the regional planning (and they are the first and the last judges that define the reality ideality) that's because the theories that talk within the conception (urban development corridors) are rare since most of them review the conception of (the economic corridor) because of the economic factor main part in stressing and distributing the development, for most of the theories lunched firstly from economic principles, then secondly from locative ones, after that they developed and became economic social dimension and a continuous duration.

The traffic among the regions and the emigration movement are the basis of the activity growth of any region especially its growth in the economic field and examining the region city starts by depending on the constructional developing growth through people activity and the development of mass medium (communication).

The phenomenon of star cities that result from the axial expansion of the arms and the axes from the city center is justified by the fear of the danger of the pressure on the city center and people's desire to stay away from it with an insurance of continuous communication with the service center in the city.

Many countries followed different strategies and policies at their cities to achieve the conception of urban continuous development in these cities, and this is what the following chapter reviews according to the experiences of the cities in the policy of urban development.

Chapter Two – The Experiences of the Cities in Urban Development:

The problems that Europe had with its urban reality during the ninetieth century are like the ones that Damascus has with its urban reality in the 21st century. However things amendment, plans and regional visions helped avoid the difficult crises that we witness today.

The British experiment is considered one of the most successful and qualified experiments when it comes to the solutions of the strategies of the constructional and population expansion because of the competence of the planning and the realism and punctuality of the execution. Moreover, it was a reason of other new successful experiments in capital cities and regions that are today considered among most distinguished regions like Japan and Indonesia.

As for Paris, a city of a central policy in planning that had many solutions for population expansion, failed because it wasn't capable of facing the Parisian attraction forces and instead it replaced the introduced solutions with a treatment for Paris region itself through establishing new five cities in the suburbs of Paris to transfer the population pressure from the center to these suburbs so all decisions were central that their potency got weakened.

The reason beyond the talk about the Japanese experiment is because it benefited a lot from the British experiment and it was applied with a great competence since Japanese population is seven times more than Syrian population and its area is two times bigger than Syria and yet Japan could during a standard period of twenty years rise with the Japanese economy after the World War II.

And it proves that neither the economic situation of the country nor the factor of the high increasing population has any basic part in defining the scale of the success of the experiment of the city in the urban development like in the cities of Riyadh and Cairo.

Thus, there were radical changes in the locative constructional planning in **the theory and the practice** but where is the Syrian experiment (Damascus city) in the policy of Urban Development solutions and defining the borders of the regional planning of Damascus city, this is what is reviewed in the following chapter…..

Chapter Three- Regional of Greater Damascus:

The region is home of the development and it is its hope to fulfill justice. It should be mentioned that the previous studies adopted the conception of the corridors as a regional strategy to develop the areas in Damascus region. However, it was always the victim of the radius of the regional potency so they began studying a circular spot or a relatively rectangular one with having the conception of the city and the countryside governorate and the problem of constructional development on the agricultural lands stay in control according to the following regulations which are shamefaced applied in the face of the enormous amount of the disobediences that were accomplished daily.

Chapter Four – The Development:

Conception: it is a word derived from develop which means: **growing and spreading** and the content of this conception is in a state of a continuous changing

The difference between the meaning of development in Arabic and its meaning in English is means improving and progressing .

"Urban Development" is easy to achieve theoretically. However, it is hard to get if we tried to apply it by any means till it gets the approval on the land of reality going along with the demand and the offer of the economy because then it will crash on more than one obstacle and the urban development aims at developing both the city and rural and to manage them as long term urban units.

Human is considered to be the goal and the purpose in any developing program and at the same time he is a means to achieve its goals so he is considered power factor and a weakness factor of a lot of development projects and programs……

Chart {3-7}: the policy of urban development corridor and the southern corridor from the organizing patterns that were applied on Damascus

	Danje 1937	Ecoshar-1968	GCEC (1992-2003)	JIKA - 2007	Master Plan (2009-2011)
The existence of Damascus region definition	X	There wasn't any defining or a certain definition then because the population at that time and the city growth couldn't make the city as a metropolitan city.			?!!!!
Urban Development Corridors Policy	X	Urban development in the cities outside Algota and some urban centers around Algota to invest the lands of these compounds.			Because the chart of the company of the studies wasn't believed it was found out that from 2003 till the year of 2008 the needs of the population in Damascus, planning, Traffic, and the service needs varied a lot. A bid to prepare a new general figure was announced taking into consideration the planning visions that were put by the city hall for the most important planning problems that face Damascus today and tomorrow, the governorate of Damascus city have contracted with the private sector (Khateeb & Alami) to execute a new organizing plan to Damascus city that covers the needs and the demands of the population in the 21st century and it is under study till it is issued in 2011.

Southern Corridor (Damascus – Dara' road)	**x**	Each of the economic, urban and agricultural part that Alkesweh town will play on the road of Dara' as an urban developing center were defined.	-The southern corridor was one of the population developing corridor that are going to absorb the expected increasing population in the future. -The jobs of the urban development are represented by the development of Alkesweh town and the area to the north of it and the hills that are to the south east of it. The suggestion of removing the industrial area in Alkesweh since it is on good lands for agriculture.	Damascus region corridor were exist as a southern industrial corridor within divisions and zones: its urban center is Alkesweh town in addition to the suggestion of an industrial city in Alkesweh and a subordinate urban center in Daraya.	

Chapter Five – The Policy of Urban Development Corridors:

1-1 Conception of the Policy of Urban Development Corridors:

The term called development corridor appeared for the first time in the fifties and the sixties in Western Europe after the World War II and it wasn't dealt with a lot then it was identified and defined. So the policy of urban development corridor is one of the group's urban development methods that have relative high potentials compared with the main city.

1-2 The Definition of Urban Development Corridors:

They are the coordinating tools of the developing areas spatially and specifically that are used as guide lines of the process of growth and the listed development under the title of free economy.

They are also defined as tracks expansions like (roads, railways, power lines) that join the central sites with the infrastructure sites and the services.

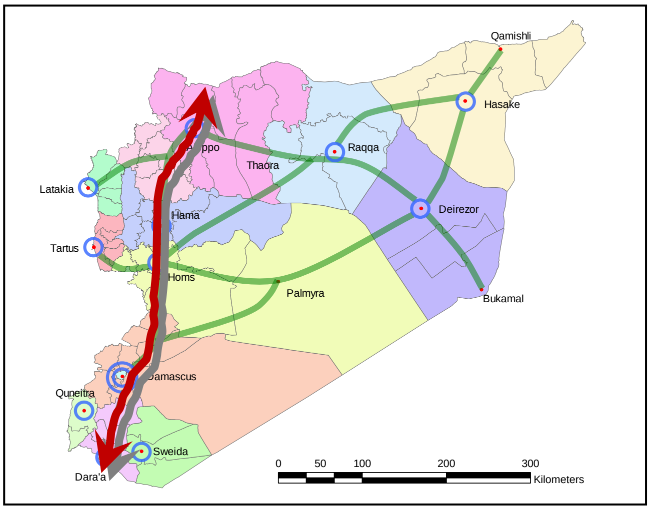
Groups development could be achieved by development corridor through developing smaller cities and the development corridor is along the road that joins them. The achievement of the one-centered development could be by developing the relative big urban centers that have high potentials compared with the central city.

The development corridor is defined as a linear expansion to the populous areas along the main roads

1-3 Conditions of Achieving the Policy of Urban Development Corridor:

One of the most important conditions is realizing the need for it within the solutions of the region related to it, they include the following:

- The comprehensive regional studies existence that are mentioned in the national, fifth and developing plans.
- Providing the regulations and the legislations that match the current urban reality.
- Participating in the development of the urban compounds on the corridor.
- Adopting the a course and a flexible side and an investment factor that suit the increasing that should be achieved.
- Providing an urban scene and visual corridor to see the city entries.
- Matching between public transportation plans and the regional planning visions and plans plus the successful traffic solutions
- Respect the international road rights and the protection areas on the sides of the road as a safety factor.



- The protection from the pollution and the environmental collapse and maintaining the green areas.
- Reducing the service urban pressure on the city center.
- Providing jobs vacancies and investments and economic support of the national and economic corridor of the country.

Based on the JIKA study, the following were concluded:

- Out of the eleven urban corridors that were studied, the corridor of (Aleppo – Homs – Damascus – Dara') is the most important urban corridor because it enjoys:

- High population concentration.
- Three quarter of the total local income other than the agricultural is localized along this corridor.
- It joins three most important Syrian cities: Damascus the political administrative capital, Aleppo the capital of the north, Dara' the capital of the southern region.

- Along the most important urban corridor from Aleppo to Dara' past Damascus, the southern joint point between Damascus and Dara' is more important than the northern joint between Damascus and Aleppo.

First: Cities Entries:

The main reason to mention the conception of **"Cities Entries"** is the overlapping with the conception of urban development corridor sometimes. It turned out through the research study that (Damascus – Dara' Road) is called sometimes the southern entry and other times the southern corridor so what is the difference between them?.

- **The Conception of Cities Entry:**

The entry area is known as the connection point between two geographic spaces or places and it is the farthest point from the city center influence and on the other hand it is the closest point to the city compared with the surrounding countryside.

And the entry could be identified as the place where a physical motion starts and ends at the same time, during a specific moment and within a definite locative space.

The conception of beautifying the city entry is old and goes back to the days of the Greek s and the Romans, for there was what was called then the baptized entry and the relation and the connection between the conception of cities corridors and urban development corridors is a strong relation and very connected.

It turns out that Damascus city expansion was first axial with three linear phases since these axial expansions were avoiding growing on farming lands. However, with the absence of the planning studies, the supervision and the legislations plus the interior emigrations, the environmental random expansions on the expense of Algota and the farming lands and any expansion or growth that happened or will happen in Damascus was determined as either a result of natural, unnatural definers or even as a result of the internal and external emigrations.

Chapter Six- Southern Corridor (Damascus – Dara' Road):

"The southern corridor" or **"Damascus – Dara' Road"** or **"The International Southern road"** or **"The old Dara' Road",** all these were names of this corridor which is considered as a part of the being and the region of Damascus city and the chart (1-6) clarifies the site of the southern corridor in the biggest Damascus city, the southern corridor is considered as the first corridors that started to expand and grow in Damascus since the twelfth century when the first expansion Damascus had outside its fences was towards the north (Qasioun) – the south (Al-midan).

1-1 Identifying the Corridor:

The southern corridor from Damascus to Dara' enjoys having two main corridors:

- **old corridor:** leads to Jordan and today it has the special instructive events and it acquired many qualities:

- an industrial agricultural corridor plus an educational one.

- the archeological touristic corridor

- **new corridor:** leads to Dara' city.

The chart (4-6) shows the rout of these two corridors where the rout in red represents the road of the old corridor that leads to the southern border exit towards Jordan while the rout in blue represents the new corridor to Dara'.

1-4 Methodicalness of the Southern Corridor Study:

Two ways of methodicalness were adopted in the study of the southern corridor in the research:

- **Regional Method**: based on the study of the southern corridor completely from the borders of Damascus city to Dara', i.e. from the eighth joint in the southern bridge reaching to the border center "Naseeb" as a complete regional corridor and it is about 110 k.m long.
- **Urban Method:** based on the study of a part of the southern corridor and the applying of the conception of development corridors policy on it, plus focusing on the problems and the urban reality in it since the corridor starts from the eighth joint in the southern bridge reaching the joint of Alkesweh bridge with a length of about 16 km.

1-2 The Importance of the Southern Corridor:

The importance of it is within three planning levels (national level, regional level and local level) here are the reasons that assure the importance of the southern corridor today:

1- It is part of a very important national regional corridor that joins the Syrian Arab Republic from its north to the east.

2- On this corridor there are the three most important Syrian cities (Aleppo – Homs – Damascus).

3- The corridor connect between Damascus and its countryside and Dara' so it is the reason of developing all these governorates and the urban compounds that surround it.

4- It's important because it is Damascus basic entry to the city for those who come from the southern governorates.

5- The existence of farming lands in Algota and Horan.

6- It is between two urban agricultural region and two basins.

7- Having Al-hijaz railway.

8- One of the biggest strategic commercial corridors all over Syria and the Arab Homeland and it is part of the international corridor B5.

9- Having tour attractions and ruins on the south represented by Busra city which is registered in the list of international heritage.

10- Having new uses on this corridor such as educational services represented by private universities.

2-4 corridor parts division:

The study of the corridor is divided into three parts only to make the study easier and this dividing doesn't mean any urban or regional separation since the corridor is a whole part and doesn't get apart not in its crosses nor in its uses. in the study related to the corridor the division of the southern corridor depended on the traffic joints and the administrative borders, and it was divided as the following:

- **Zone A:** Its borders start from the eighth joint in the southern bridge to the administrative borders of Damascus city and it is about 5.5 km and the area A has the quality of the organizing area.

- **Zone B:** From the administrative borders of Damascus city to the joint of Sahnaya bridge and it is about 6 km long and has the quality of the agricultural area (Algota).

- **Zone C:** From the joint of Sahnaya bridge to the joint of Alkesweh bridge and it is about 6 km long and has the quality of the industrial agricultural area / plan (9-6).

the road of the southern corridor is about 30-40 m wide and it varies in width among the three parts

chart (4-6): the site of the southern corridor for the regions (Biggest Damascus & the southern) and the urban compounds on it.

Chapter Seven.1 - The Scenario of Urban and Historic Development of the Corridor:

In the ninetieth century:

→ Agricultural Corridor → International Exit → Economic Strategic Corridor.

In the thirties of the twentieth century:

→ Agricultural corridor in the first half of the twentieth century.

In the sixties of the twentieth century:

→ An agricultural urban (settlement) corridor during the phase of development

In the nineties of the twentieth century:

→ As a result an industrial agricultural corridor.

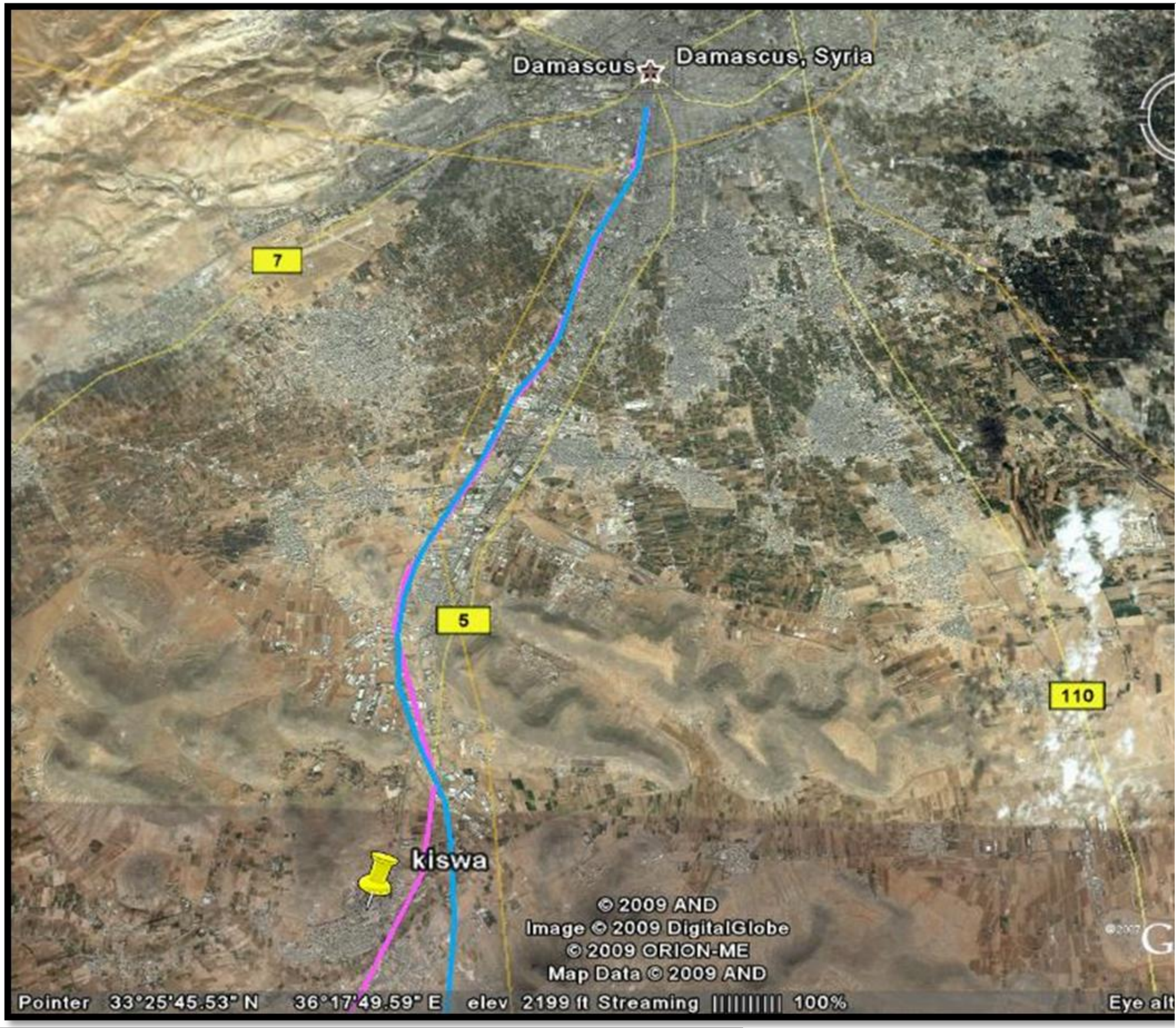
In the twenty first century:

→ investment economic corridor

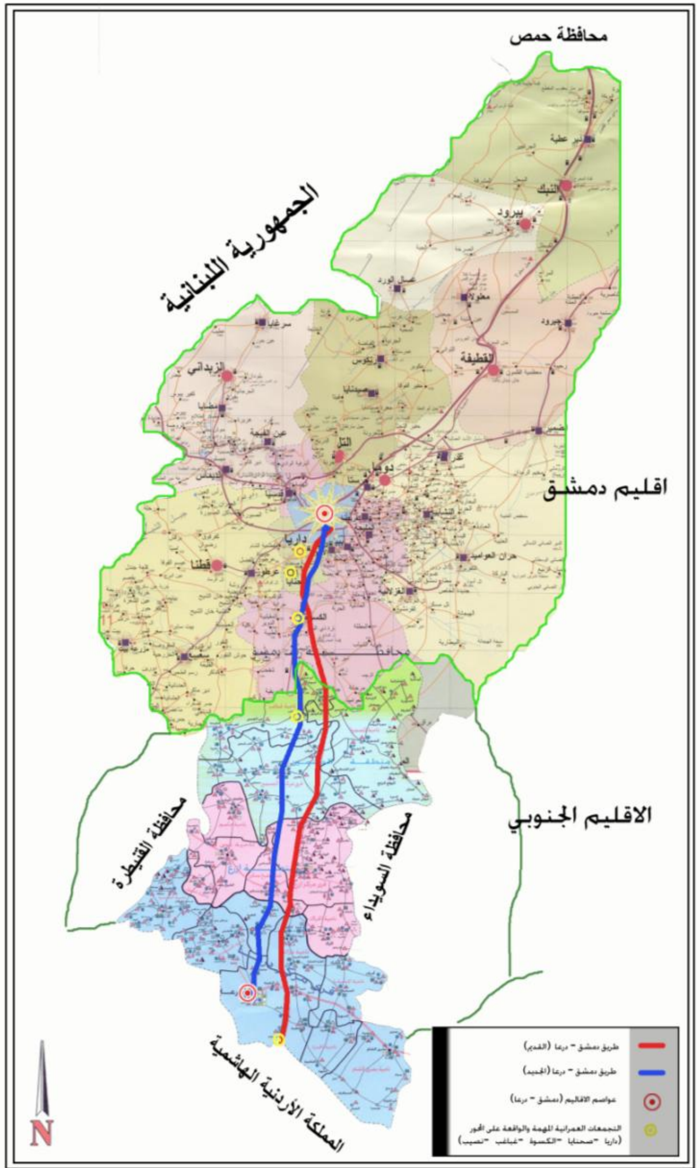
Visions about the Project of the Southern Entry:

As for the institutions that are involved in the project (Damascus governorate, Damascus countryside governorate and the ministry of the local administration). Each one of these parties has a vision and a different opinion that doesn't meet with the other visions although they all realize the importance of unifying these visions and having a common method:

- **Damascus Governorate:** The project of urban organizing and beautifying of the city entries through putting (Urban Code Investment Factor) for the temporary permissions.
- **Rural of Damascus governorate:** Investing economic project.
- **Ministry of Local Administration:** Developing regional project that should be studied according to fifth developing national plans.
- And the true vision of the corridor project today is the project of (Urban Code and an investment factor) i.e. studies on an urban level only

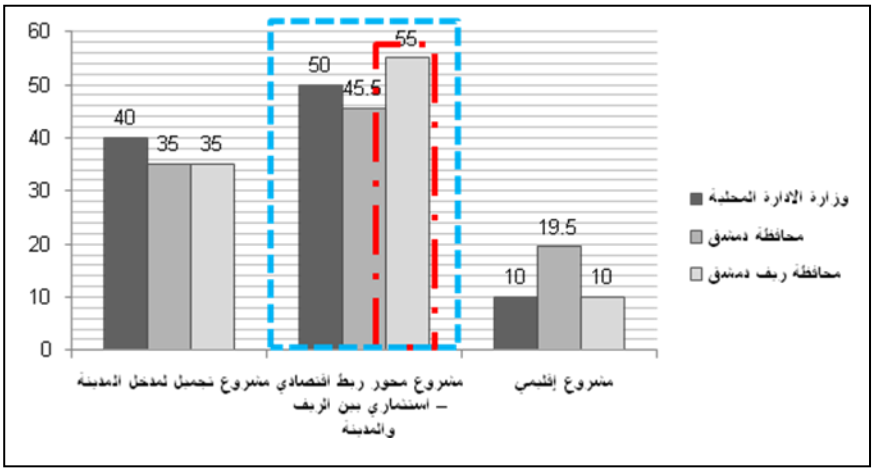


Plan (6-1): Southern Corridor (Damascus – Dara' Highway).



.PLAN (6-4): Location of Southern Corridor

The following figure shows the judging results related to all parties (city, countryside, ministry) and to what extent they agree with their special visions since the only party that its results went along with its visions was Damascus countryside governorate, for it is the only party that supported its vision and assured it whereas the rest results proved the contradicted visions of the rest parties against its own vision especially the complete contradiction between the countryside and the city.



- This assures the existence of the obvious contradiction between the theoretical conception and the reality of its application on the reality.

The Rural of Damascus Governorate sees that one of the most important reasons of work depending on the following studies completion,is not defining the factor of investment as a final value .in the beginning it was 1,5%, then it became 3%, after that 5% and it continued to rise till it became 7,5% without having any settlement for this value yet and up till now.

We found that the main and real reasons of having the work stopped are the complete absence of the regional planning and its comprehensive conception, and making the investor the basic unit that the study of the plan starts from without considering the true reality and the ideal future of the reality and not composing these regulations and the legislations in a way that suits the urban reality, building comes always before planning.

Finally: what does the southern corridor achieve from the concept of the policy of urban development corridor?

➔ To what extent does it match with this policy?

➔ Can the corridor of Damascus –Dara' be considered as an urban development corridor? Or just urban corridor?

As conclusions the southern corridor achieves today some factors of the potentials and qualities of the development corridor, we mention the following:

- The international road regardless the present-day designing state of the road.
- Connecting the important urban centers.
- Having farming lands.
- Investments and being close to the capital Damascus.

➔ As a result we concluded that the southern corridor today hasn't the conditions of achieving the urban development corridor yet but as it was put forward the survey

showed whether the southern corridor today could be considered as an urban development corridor or not since the results were unexpected and came as the following:

- A percent of 58% assured that the southern corridor is today an urban development corridor
- A percent of 33% disagreed on considering it as a development corridor
- whereas a percent of 9% assured that they disagreed on the forwarded studying of the corridor starting from the conception of an urban development corridor.

➔ This assured the existence of obvious contradiction between the theoretical forwarded conception and the fact of its practical applying on the reality.

Chapter seven.2 – The study of Implementation proposal:

This section includes the search for the solutions and the future visions and the forwarded expectations and the conclusions that were detected by the research through studying the practical and applicable part of it and relating it to the theoretical suggestions and the issues related to applying the theoretical conception and the practical reality within the frame of the right directing towards the future ideal solutions. and the question that confronts us is:

➔ What are the expected future visions of the urban corridor development today especially the southern corridor?

2-1 Defining the future visions and directions:

2-1-1 Visions and the Future Expectations for the Planning Durations (2020 and 2050):

First: The expected future vision of the corridor (studied 2020):

What we are going to witness as an expected future vision is: the continuous growth of the urban corridor far from the growth (ideal and studied) and it will continue as a part of a national economic corridor with a continuing of the growth of the random investments in a bad way that affects the development.

➔ and as a result having a (random investing urban corridor) and we can call this vision as

➔ **incomplete vision of deficient vision**

Second: The correct future vision (future and ideal 2050):

It is the vision by which picturing the southern corridor tomorrow is going to complete and the ideal vision might be included within one obvious complete vision which is:

➔ **(Developing Regional Corridor),** included all the meanings of these policies with their different faces.

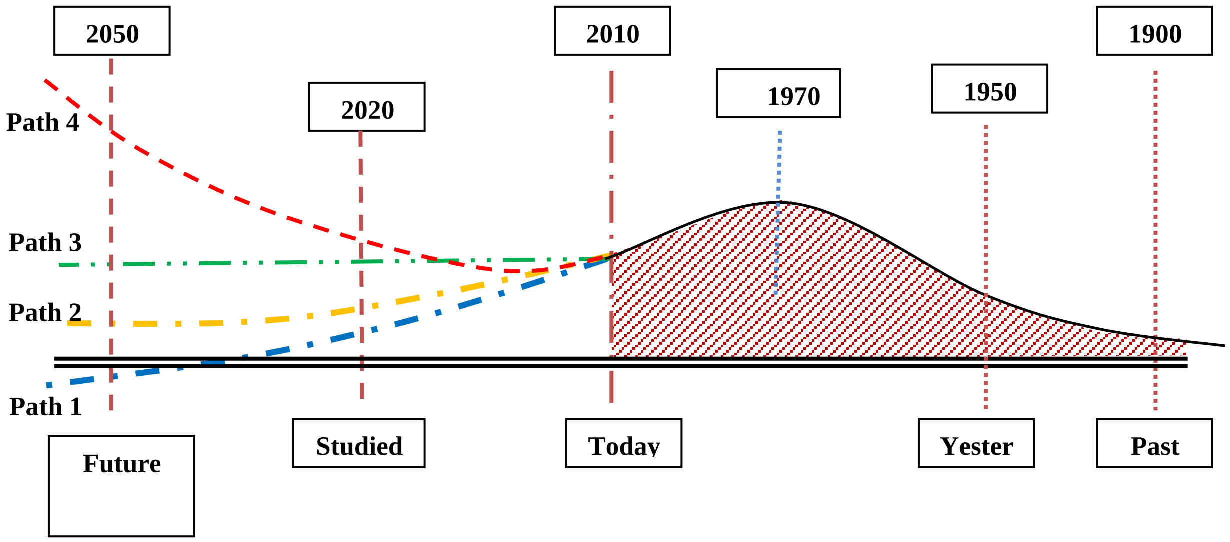
➔ **Un Clear vision**

Expected rout of the future vision in the planning durations the near and the far(2020-2050):

The figure (7-18) shows the time diagram of the scenario of the corridor development during the studied durations to define the diagram rout of the urban growth of the southern corridor and the destination where it may reach in the next durations. and the results of the survey and proposing the facts of the corridor show the following:

If the dealing with the fact of the phenomenon of the southern corridor today continues following the steps of the past i.e. based on the conception of the absence of the regional studies and having no methods or planning visions and depending on only the course of the Urban Code and the factor of investment to define the urban planning of Damascus entries since the origin of this planning is the earth and the Man, the diagram will resume its time line to take one of the following routs:

- The line of path no.1 or the line of path no.2: these two paths were founded as a result of having no future obvious vision nor planning considerations.
- As for the line of path no.3: it is a stable neuter rout that enjoys having no planning urban value of its vision and we might witness this rout if things remain on the same level of urban collapse.
- The line of path no.4: if things weren't realized seriously and temporary and quick by decision makers and the experts relating to the connection with the phenomenon of the southern corridor and unless they adopt the method of the regional planning plus the cooperation of the legislative authority with the executive authority (which are the basis of the work of the correct planning vision) to apply the theoretical and practical conception in the right way suit the core of the correct conception, we might be able for the near and the far durations to see the curve rout no.4.



the figure (18-7) the time diagram of the development of the corridor during the past durations .

Results and Recommendations - Results of the practical and applying studies:

conception of urban development corridor	The conception of the term development corridor for the majority today is the investing corridor conception and it is not a corridor that guarantees the achievement of the long-term development demands for the continuous linear direction among the cities and regions centers to farthest destination
The policy of urban development corridors	1- Following the system of corridors without having a complete regional connection is a wrong pattern 2- We can't consider the urban development corridors today as part of the frame of the biggest Damascus region
The southern corridor as Case Study	1- The southern corridor is today as strong economic line that supports the Syrian economy the one in control in the development corridors today is the economic factor. 2- The pilgrimage road was the basis of founding and developing the southern corridor since it was an essential reason for the districts expansion towards the south. 3- The southern corridor is a great investing attraction point and a chance for quick profit
The southern corridor fulfillment of the policy of urban development corridors	1- The southern corridor today hasn't achieved the conception of the urban development yet. 2- Organizing the corridor and employing it don't go along with the expectations of Damascus region.
Project of organization the southern entry of Damascus	1- The ambiguity of the vision and the true goal of the project of organizing the southern entry of Damascus today. 2- The true vision of the project today is within the project of the system of the additional spaces course and an investing factor i.e. studies on an urban level only
Urban Code	1- The current workable course today doesn't meet the current nor the future needs of the southern corridor. 2- Dealing with development corridors starting from the course of the additional spaces is not an even equation. 3- The most important and the strongest factor is the big absence of the regional studies and the developing and the fifth plans from the planning studies of the project of the entry organizing.
Environment	The importance of the environmental dimension that is embodied

	by the corridor with its site in the most important two agricultural country sides (Algota & Horan)
Uses and permissions	1- The results assured that the current state of lands use on the corridor doesn't suit the supposed ideal future state tomorrow especially it is an international road 2- It is found that the uses came first since they are the first and the basic director to give these permissions and the factor that helps control these permissions and define the system of the additional spaces course before adopting it.
Services and traffic	The road of the southern corridor doesn't meet today the traffic and the services needs and meeting the current and the future needs of the corridor
The visions of the corridor and goals.	There aren't today clear real goals (currently or in the future) for the southern corridor and these goals that fulfill the developing part of the corridor tomorrow are concentrated only around one main goal to organize the corridor and to look forward to developing it through (investing / economic goal). And the real vision of the southern corridor today is because it is a first class investing economic corridor.
Properties	The degree of the influence of the existed properties today on the corridor on the study and developing the corridor is very essential and executing the project of organizing the southern entry will have a big influence on the economic situation of the local landlords since it will contribute in the increasing of the lands prices.
Al-gota and Agricultural lands	Algota and Agricultural lands surrounding the corridor today are considered as the most important developing factor (agricultural & environmental) and Algota is considered as the basic factor of defining the urban developing organizing plans of the corridor.
Regulations and executive legislations	1- Confirming that the legislations and the executive work are the same and nothing could be done without their integration in both the concept and the application 2- The success of the theoretical part only in this system isn't enough without the success of the practical part
The fact of the theoretical conception and the practical implementation	It is obvious through the practices found on the corridor that there is a big difference between the reality of the conception and the reality of applying in our urban reality today, not only in the phenomenon of the southern corridor but also in all other urban phenomena, and this is one of the most important reasons of the urban collapse happening in the urban planning in Damascus

	region.
General conclusions	The weakness of water resources is the main reason of having the big obstacle in front of the development.
	➔ **In spite of the disagreement among the experts and decision makers on many basic points, everyone assured the absence the most important factor which is the regional studies of the urban and planning reality of the corridor today.**

Results of the Theoretical Section:

The policy of the cities in the urban development	1- The English experiment today is considered as one of the most successful planning experiments for planning competence and the punctuality of execution 2- Countries, as following a planning policy or urban one from another country, should work on developing this policy and applying their essential principles accordingly with the urban reality of these countries as in the Japanese experiment.
Visions of national and International Studies for UDC.	1- Some local parties defined their understanding for the urban development corridors with population development corridors and urban development corridors and this conception included (the development on these corridors) providing the traffic solutions on the roads and achieving the urban development for the compounds surrounding the corridor. 2- As for some international parties, they defined the conception of urban development corridors that it is about solutions to reduce the population and the services and the investing pressure on the city center through transferring the pressure from one-center pressure to multi-center pressure.
Planning and urban development	1- The relation between the development and the planning is a relation between the goal and its achievement style since the planning is the best tool of development achievement and the only way for development is planning and the urban development has the key to develop the region. 2- The development is the one which meets the needs of the present with keeping the development resources and improving it to be left to the future within a developing complete frame considering three basic axes (social, economic, environmental).

General Suggestions and Recommendations:

They go from the reasons and directions that control the development of the cities and they undergo a continuous changes and the quick discovery of the errors and the defect in the urban processes helps in treating it a lot, the following suggestions and recommendations have been resulted from the study conclusions:

1- Work on the development of the systems and the regulations accordingly with the current, studied, ideal and the future reality and to make them suit the demands of the future developing needs since these legislations and regulations in fact are the first authority that control the executive and planning studies with all their degrees.

2- Thinking of the minimum limit as an extreme limit in the investment as a goal of the regional studies

3- There are in Dara' today new development areas near the borders with Rural of Damascus and both Damascus city and Dara' city enjoy a lot of qualities that make them able to attract the investments. However, the projects available for investment should undergo an obvious feasibility study.

4- Working on encouraging the participation of the private sector in the urban development through the enhancement of the investments part in the infrastructures projects as being the spine of the development

5- Limiting the urban march towards the leftover farming lands as possible

6- Developing the urban compounds that exist on the corridor especially that which exist within the promising development areas.

7- Confirming the necessity of having a higher committee for the biggest Damascus to follow the common urban vision execution for the population compounds in the region of Damascus and this committee includes both the city and the countryside and its goal is to unify the common planning visions for these two parties.

8- The main concern should focus on directing the following urban development today to the areas in which water exists in a better way.

9- The priorities of the work to arise with the development reality in Syria:

- The necessity of activating the work by regional planning.
- Developing the legislative and legal frame of the regional planning work.
- The incorporation of the long-term conception with the local, regional, sectors and developing policies.
- The enhancement of the administration and the financial non-centralism.
- The necessity of getting to know the experiments of success and failure in the developed countries.

- Activating the comprehensive planning on the central level that achieves the regional and the sectorial integration

- Activating the developing and the investing planning besides the services projects on the local level through the participation of the local society

- Activating the part of the media in distributing the regional planning and its importance.

10-the visions should start with the regional planning of the southern area (the four governorates) or at least the governorate of Damascus and its countryside.

11-the existed empty lands should be exploited and developed:

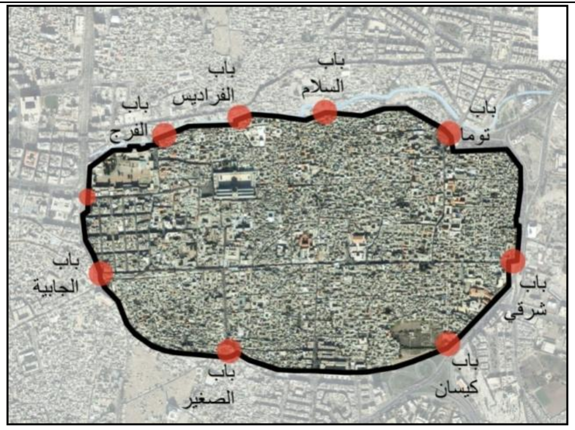
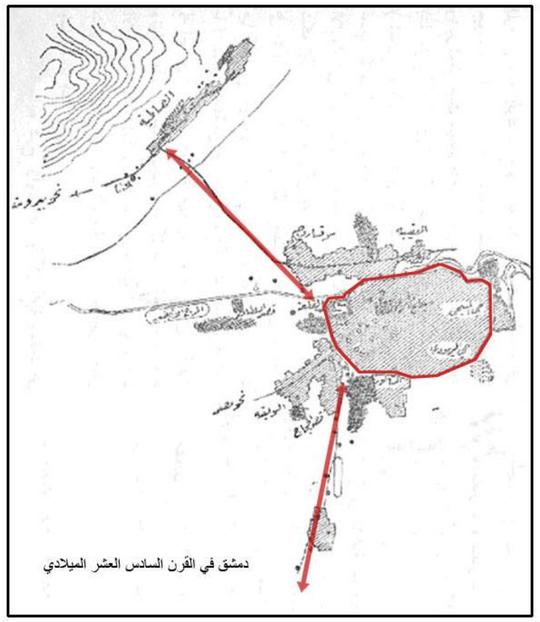
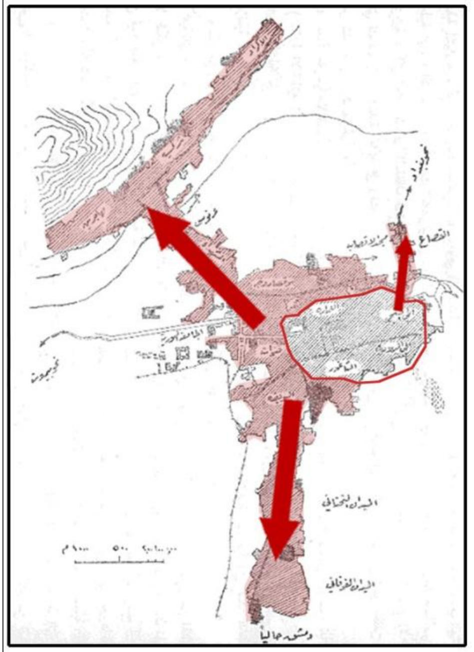
- Developing the road accordingly with the future developing and the investing needs.

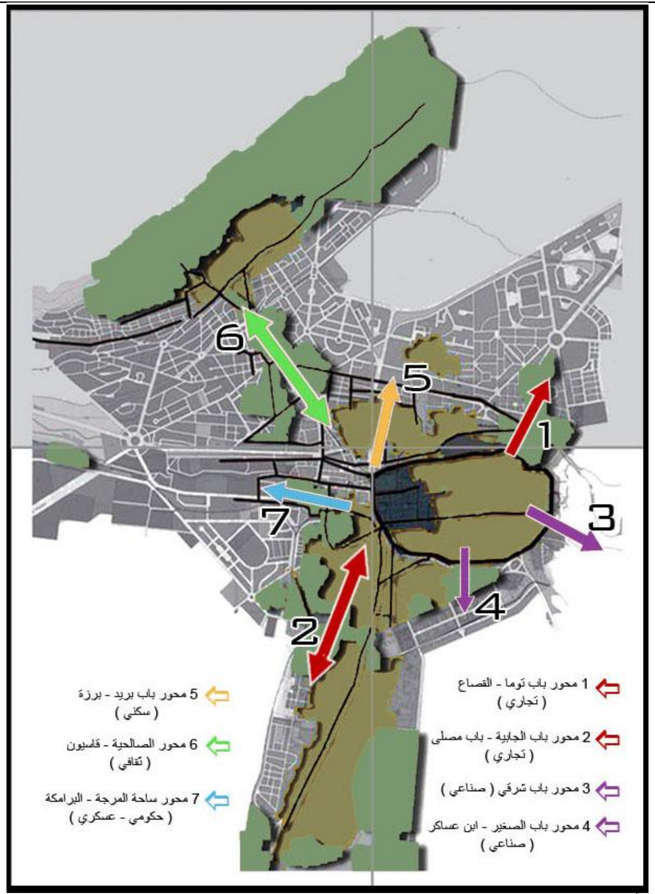
- To adhere the laws and the traffic conditions (road protection law) and the rights of the international roads to suit the international criteria.

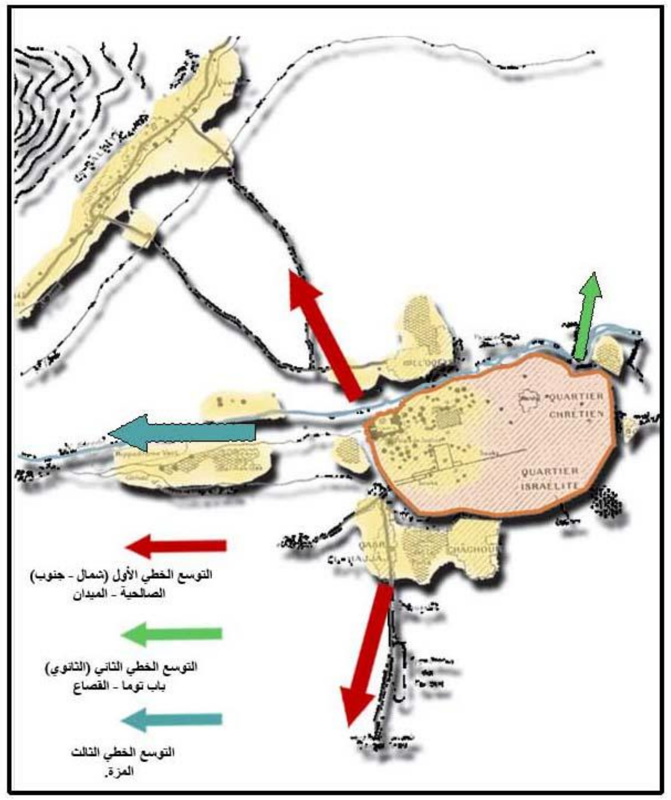
- Defining a green protection zone to be highways adytum with a minimum area of 50m on the both sides of the road.

- Avoiding the heavy use of the lands around the circular roads.

- Habilitation of the service net accordingly with the current and the future needs.

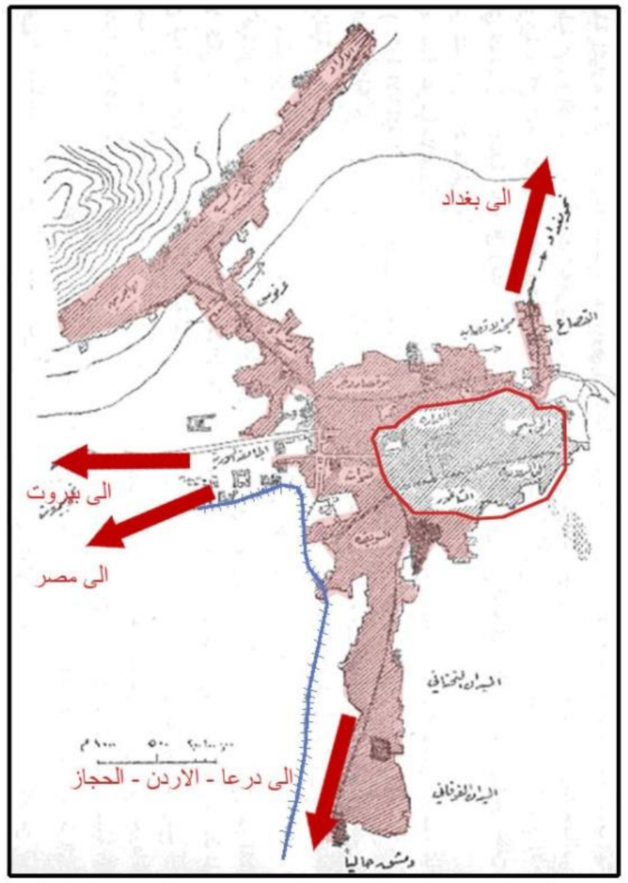
الفترة	المرحلة	الوصف	المخطط
في الماضي	**منذ أيام الرومان واليونان**	كانت دمشق في الماضي عبارة عن مدينة تقع ضمن الأسوار تحيط بها بوابات (أو مداخل) المدينة للدخول والخروج منها. المخطط [٥-٢].	 المخطط [٥-٢]: مدينة دمشق القديمة ضمن الأسوار. المصدر: Google Earth - بتصرف
	حتى القرن الثاني والثالث عشر الميلاديين	مع مرور الزمن وتوالي الحقبات على المدينة، ولأن المدينة كائن حي ينمو ويكبر، تطورت وتوسعت مدينة دمشق خارج أسوارها وباتجاهات معينة.	
	في القرن السادس عشر الميلادي	تطورت دمشق في القرن السادس عشر الميلادي بأحيائها داخل السور وخارجه مع تطور الزمن.	 المخطط [٥-٣]: التوسع الخطي الأول لمدينة دمشق خارج أسوارها باتجاه شمال – جنوب، في القرن السادس عشر الميلادي. المصدر: أطلس مدينة دمشق ٢٠١٠ – بتصرف.
	أيام العثمانيون	نُظمت دمشق في نهاية فترة الحكم العثماني بهدف إدارة وتنمية موارد الدولة وتم وضع أول مخطط تنظيمي لها عام ١٨٨١م.	
		وفي **المرحلة العثمانية** تم لحظ **محاور عمرانية** على شكل (كوريدورات) تنمو خارج أسوار دمشق، وكما هو ملاحظ من المخطط [٥- ٣]فإن اتجاه **(خط التوسع الأول)** كان باتجاه (شمال – جنوب) قاسيون - الميدان.	
	وفي القرن التاسع عشر	توسعت مدينة دمشق خارج أسورها باتجاه عدة نقاط على **شكل محاور** تبدأ من أحد أبواب المدينة باتجاه إحدى التجمعات الواقعة في إقليمها.	
في الأمس	**وفي فترة الانتداب الفرنسي**	توسعت دمشق خطياً **(التوسع الخطي الثاني)** عبر ثلاث اتجاهات؛ ١ - **التوسع الخطي الأول**، وكان باتجاهين: • شمالاً – قاسيون والصالحية شمالاً. • جنوباً – باتجاه أحياء الميدان جنوباً. ٢ - **التوسع الخطي الثاني**: وقد كان توسع ثانوي صغير، كان قد بدأ بالتوسع في عهد الاحتلال الفرنسي من جهة باب توما باتجاه منطقة القصاع. المخطط [٥-٤].	 المخطط [٥-٤]: التوسع الخطي الثاني باتجاهاته الثلاث. المصدر: أطلس مدينة دمشق ٢٠١٠– بتصرف.

<table>
<tr>
<td>وفي بدايات القرن العشرين</td>
<td>تطورت مداخل المدينة القديمة لتصبح محاور جديدة باستعمالات مختلفة.
فتطورت المحاور التالية:
١ - تطور محور باب توما ليمتد شمالاً حتى منطقة القصاع بمحور تجاري.
٢ - تطور محور باب الجابية مروراً بأحياء الميدان وحتى باب مصلى وتوسع ليكون محور تجاري.
٣ - أما محور باب شرقي والممتد إلى جواره بعض من أجزاء الغوطة نتيجة الامتداد السكاني تحول إلى محور صناعي.
٤ - محور باب صغير (الشاغور) والممتد لمنطقة ابن عساكر، محور صناعي.
٥ - محور باب بريد – برزة، محور سكني
٦ - وامتد محور الصالحية لجبل قاسيون وتوسع حول المنطقة ليصبح محور ثقافي.
٧ - وأخيراً المحور الممتد من غرب المدينة القديمة (ساروجة – ساحة المرجة) وحتى البرامكة – محور حكومي عسكري – ثقافي. [١]
وكانت هذه المحاور تمثل بعداً إقليمياً كاملاً، ومع نمو المدينة تم استيعاب هذه المحاور وضمها ضمن رقعة المدينة وباتت تمثل المحاور طرقا والتجمعات أحياء. [١] المخطط [٥-٥].</td>
<td>

المخطط [٥-٥]: توسع مدينة دمشق خارج أسوارها على شكل محاور.
المصدر: أطلس مدينة دمشق ٢٠١٠– بتصرف، واستناداً إلى مرجع: عابدين، عطفة، تأثير التنمية الإقليمية على توجيه الامتداد العمراني للمدينة الأم (دراسة حالة مدينة دمشق)، ٢٠٠٩.</td>
</tr>
<tr>
<td>مخطط سوفاجيه</td>
<td>تم البدء العمل على مصور عام لمدينة دمشق في فترة ما بعد الانتداب الفرنسي، و قام المهندس سوفاجيه بوضع المخطط التنظيمي عام ١٩٣٤م.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>مخطط دانجيه</td>
<td>وفي مصور دانجيه – ايكوشار عام ١٩٣٧م يمكن لحظ الكوريدورات العمرانية باتجاه التوسعات الخطية (الأول: شمال – جنوب) و(الثاني: باتجاه باب توما – القصاع)، وقد لوحظ من هذا المخطط بداية توسع خطي جديد نحو الغرب (التوسع الخطي الثالث) باتجاه منطقة المزة. [١] المخطط [٥-٦].</td>
<td>

المخطط [٥-٦]: التوسع الخطي الثالث لمدينة دمشق.
المصدر: أطلس مدينة دمشق ٢٠١٠ – بتصرف.</td>
</tr>
</table>

وفيما بعد توضحت اتجاهات الطرقات التي توسعت فيها المدينة حسب اتجاهات هذه المحاور، وتحولت الطرقات إلى طرقات سريعة محلية ودولية نحو كلاً من: (درعا – مصر – بيروت – بغداد – حمص – الحجاز – الأردن)، وتوسعت فيها المدينة باستعمالات مختلفة. ويوضح المخطط [٥-٧] تطور تلك التوسعات الخطية إلى طرقات دولية.

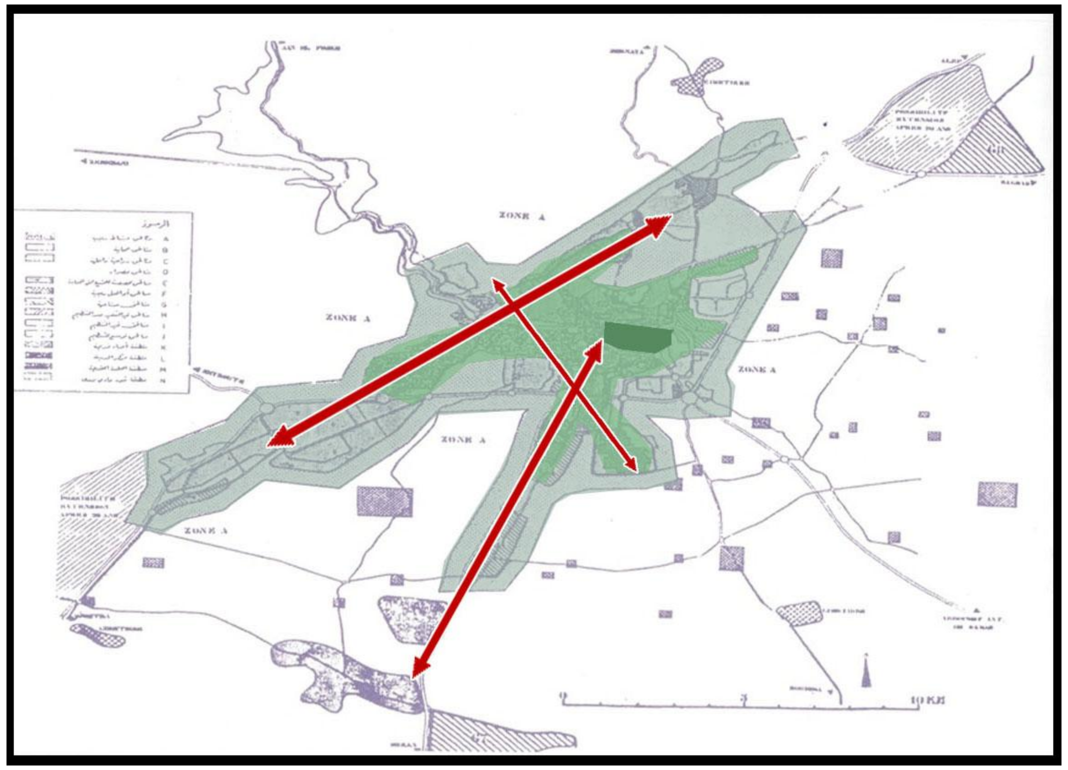


المخطط [٥-٧]: تطور التوسعات الخطية إلى طرقات دولية.
المصدر: أطلس مدينة دمشق ٢٠١٠- بتصرف.

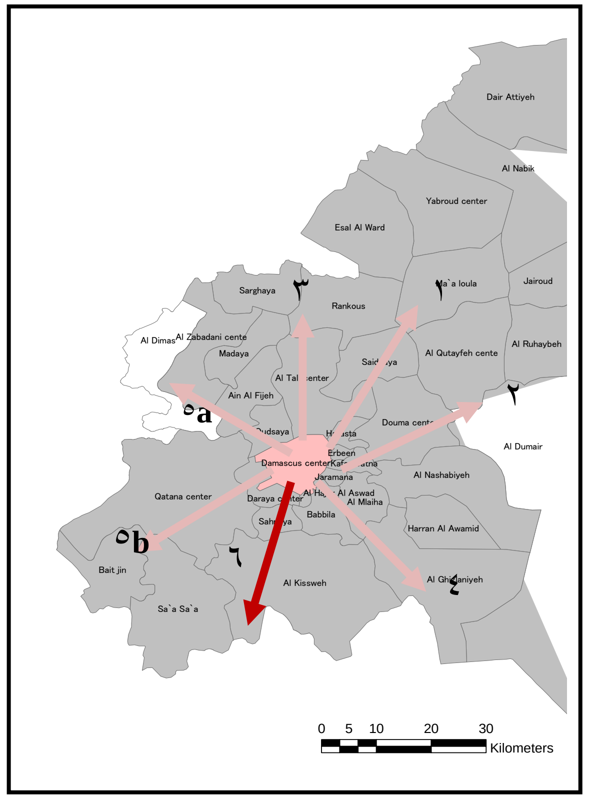
مخطط ايكوشار

أما في مصور ايكوشار – بانشويا عام ١٩٦٨م، فيمكن لحظ نفس الكوريدورات العمرانية القديمة بإتجاه قاسيون والميدان، وبداية **(التوسع الخطي الرابع)** حيث تم التأكيد على توجيه النمو العمراني بمحورين يحصران الغوطة، وهما محوري: المزة وبرزة. المخطط [٥-٨].

إلا أنه وبعد مخطط ايكوشار فقد أخذت المدينة شكلها المتكامل مع إقليمها، وبدأت فكرة تمديد محاور (أو كوريدورات) جديدة مع إقتراح ضواحي جديدة. وقد دخل ايكوشار بنظرياته وتصوره لمخطط دمشق لحجم مدينة في الثمانينات من القرن العشرين، وتحديداً حتى عام ١٩٨٥م.



المخطط [٥-٨]: تطور محاور النمو في مخطط ايكوشار – بانشويا عام ٦٨.
المصدر: مخطط ايكوشار – بانشويا **- بتصرف.**

دمشق اليوم		وكلما اتسعت رقعة المدينة باتجاه نقاط جذب جديدة امتدت هذه المحاور معها، فأصبحت المحاور تتجه نحو نقاط أبعد أي نحو مناطق في ريف دمشق، ثم تتجه بعدها الى مراكز المحافظات حتى أصبحت دمشق الآن تتوجه كالتالي: ١ - **شمالاً** نحو حرستا باتجاه طريق حمص – حلب. ٢ - ونحو **الشمال الغربي** باتجاه مدينة عدرا الصناعية وتوسعاتها. ٣ - وإلى **الشمال الشرقي** نحو منطقة حوض بردى باتجاه المصايف ومناطق الزبداني، بلودان وسرغايا. ٤ - وباتجاه **الجنوب الشرقي** محور طريق المطار وتمتد على طوله بلديات جرمانا والمليحة والنشابية. ٥ - أما المحور **الجنوبي الغربي**؛ ويتألف من جزأين: الجزء (أ) محور قدسيا - الصبورة – قطنا. الجزء (ب) محور المعضمية وجديدة عرطوز حتى القنيطرة. ٦ - وأخيراً **المحور الجنوبي** حيث الطريق الدولية في الوسط **(طريق دمشق – درعا)**، ويتجه من داريا – صحنايا – الكسوة جنوباً - إلى بلدة غباغب ثم الصنمين، إزرع والشيخ مسكين حتى مدينة درعا.[٢] المخطط [٥-٩].	 المخطط [٥-٩]: محاور التنمية العمرانية المقترحة في إقليم دمشق اليوم المصدر: دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا) - بتصرف.
دمشق في المستقبل (الأمدين القريب والبعيد).		اليوم وبعد إن توسعت المدينة بهذه الطريقة فإن السؤال الأهم والذي يطرح نفسه: ← ما هي اتجاهات التوسع أو (النمو) المستقبلية (الفرضية)؟ هل هي على شكل محاور نمو عمرانية أم مناطق توسع أم كليهما معاً؟ وهل هي محورية ← لتعطي المدينة شكل **(المدن النجمية)** أم على شكل مناطق التوسع ← لتصبح مدينة دمشق مدينة **(مترامية الأطراف)**	

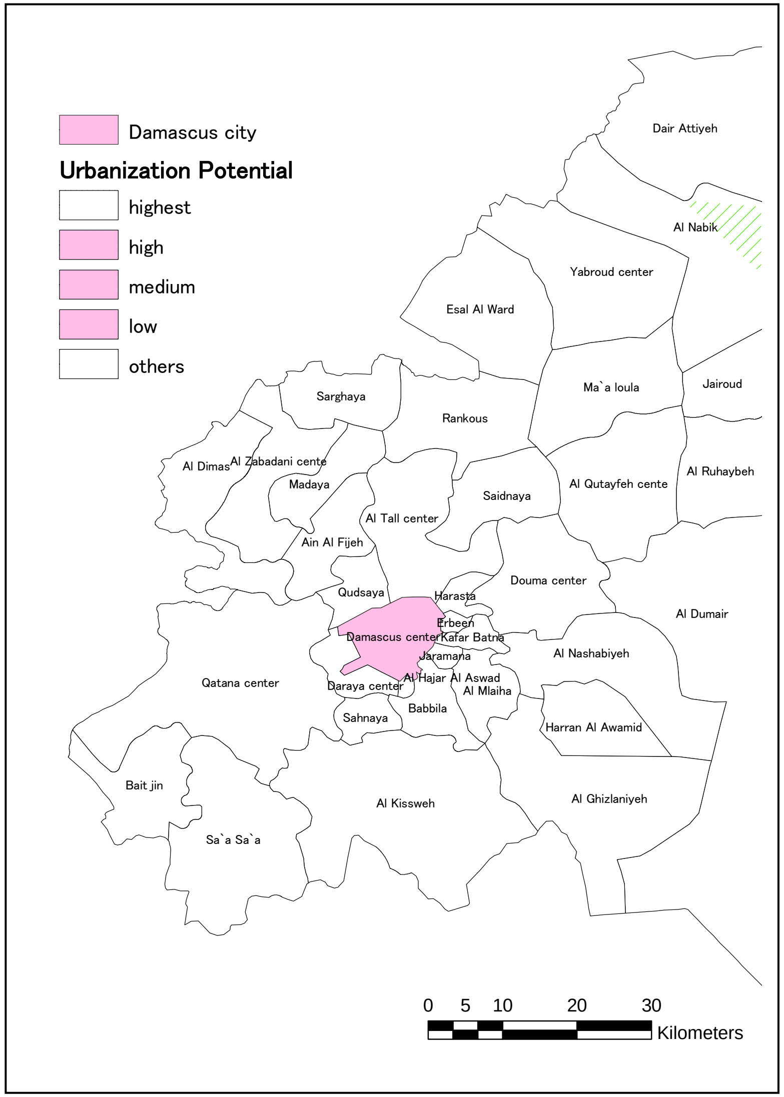
الجدول [٥-٢] التطور العمراني والتاريخي لمراحل نمو مدينة دمشق في الفترات التي مرت عليها.
المصدر: الباحثة.

- **لماذا كان التوسع باتجاه شمال – جنوب؟**

وكانت كل هذه التوسعات تتجنب الامتداد نحو الأراضي الزراعية (الغوطة)، وحتى ما قبل انتهاء الاحتلال الفرنسي.
حيث كان **لطريق الحج دور رئيسي** في توسع هذه الأحياء نحو الجنوب بشكل أكبر. وبالتالي تجنبت هذه التوسعات الامتداد نحو الجهة الشرقية والجنوبية الشرقية باتجاه الغوطة، واتخذت اتجاه (الشمال – الجنوب).

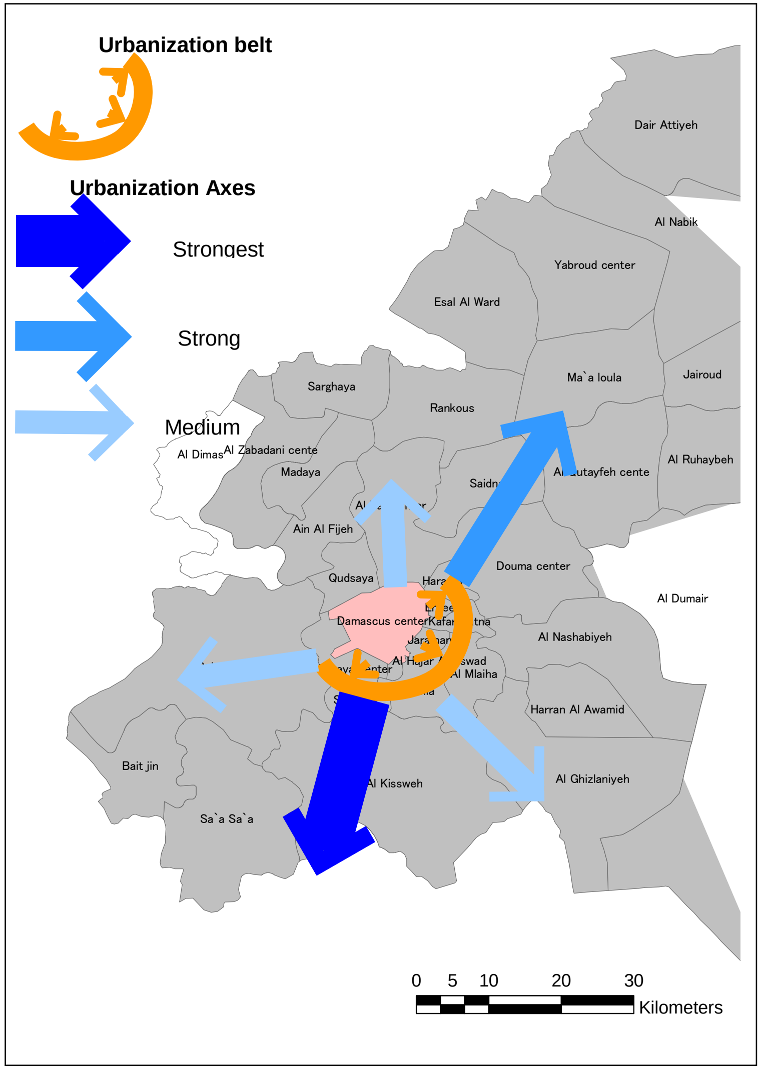
وقد قامت الوكالة اليابانية (الجايكا) بتصنيف النواحي في ريف دمشق إلى خمسة أصناف لإمكانيات العمران كما هو مبين في المخطط [٥- ١٠] والذي يوضح التصنيف النهائي للنواحي حسب دراسة الجايكا، وإن هذه النواحي المجاورة لمدينة دمشق تشكل حزاماً أو ممراً عمرانياً، حيث نجد في الريف الجنوبي والجنوبي الشرقي (وخاصة **في منطقة الكسوة وببيلا** والذي يمر المحور الجنوبي بهما) **أعلى ضغط عمراني.** ويمكن تحديد خمسة محاور عمرانية متنوعة القوة كما هو مبين في المخطط [٥-١١]. **حيث يبدو من المخطط أن المحور المتجه إلى الجنوب هو الأقوى**، يليه المحور الشمالي باتجاه حمص.[٣]

[١] عابدين، عطفة، "تأثير التنمية الإقليمية على توجيه الامتداد العمراني للمدينة الأم (دراسة حالة مدينة دمشق)"، ٢٠٠٩.
[٢] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، ملخص الدراسة، كانون الأول ٢٠٠٧م.
[٣] تقرير الوكالة اليابانية ، مسودة التقرير النهائي، المجلد٤، تقرير القطاعات، الجزء٢، الفصل١، ص٣.



المخطط [٥-١٠]: تصنيف النواحي السبعة في محافظة ريف دمشق وإمكانيات العمران فيها حسب هذه النواحي.

المصدر: تقرير وكالة الجايكا اليابانية، ٢٠٠٧م.



المخطط [٥-١١]: النطاق العمراني ومحاور العمران الممتدة من مدينة دمشق.

المصدر: تقرير وكالة الجايكا اليابانية – ٢٠٠٧.

مقدمة

هناك ارتباطاً وثيقاً بين (حجم المدينة ونوعية الحياة)، فالنمو العمراني السريع والتوسع الكبير للمراكز الحضرية وما واكبه من تنمية عمرانية غير متوازنة، بالإضافة إلى الانخفاض المستمر في أعداد السكان القاطنين في الريف نتيجة للهجرة نحو المدن، كل هذه العوامل مجتمعة أدت إلى زيادة الضغط على بعض الموارد الطبيعية والمشروعات التنموية، لذلك فإن تحديد **اتجاهات نمو المدن** سواء بمعدلات نمو سريعة أو بطيئة مدعاة للاهتمام لما في ذلك من تأثير على المنظومة العمرانية للمدينة وتطورها.

إن **التنمية العمرانية** عمل سهل التحقيق **نظرياً** إلا أنه من الصعب الحصول عليه أحياناً إذا حاولنا تطبيقه **عملياً** على أرض الواقع، وذلك لأنه سيصطدم بأكثر من عائق، من الاختلاف في وجهات النظر الإدارية أو تغير هذه المناصب أو قد تكون عوائق مالية أو فنية أو تنظيمية، أو ربما في اختلاف المفهوم بين التخطيط المحلي والإقليمي الإستراتيجي للأولويات وتطبيقاتها العملية والتي لا يتفق عليها اثنان أحياناً، وتهدف الدراسة في محاولة البحث عن المفهوم المدرك وواقع التطبيق الصحيح له، وما هو التناقض الذي يحصل في كلاً منهما، ولماذا يكون المفهوم دائماً مدركاً ومتفقاً عليه وحقيقة لا يختلف عليها الكثيرون بينما نجد الاختلاف والتناقض عند التطبيق على أرض الواقع.

لذلك واستناداً لقاعدة البيانات الموجودة والتي تم الحصول عليها سواءً من الرحلات الميدانية أو بعض البيانات الرقمية والورقية والتي لم يتم الوصول من خلالها إلى نتائج كافية وحقيقية تعطي التصور الكامل للمفهوم المدرك وواقع التطبيق الصحيح له، وانطلاقاً من فكرة أن هذه المشاريع والبيانات شارك بها أصحاب قرار وخبراء واستشاريون، تم استخدام أداة **"الاستبيان"** كأداة من أدوات البحث العلمي، لكي يساعد على استخلاص الآراء والمعلومات والخبرات بالإضافة للإجابة عن الكثير من التساؤلات حول مفهوم**"سياسة محاور التنمية العمرانية"**، وإن توجيه هذا الاستبيان نحو هذه الفئة بالتحديد (الخبراء وأصحاب القرار) يضمن إغناء البحث للوصول إلى **نتائج عملية قابلة للتطبيق وليس مجرد بحث نظري**. [١]ويتألف الاستبيان من محورين رئيسين:

١ -خطط التنمية والرؤى بشكل عام. ٢- المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا).

١ -سياسة محاور التنمية العمرانية (Urban Development Corridor):

١ -١ مفهوم سياسة محاور التنمية العمرانية:

➢ **ما هي سياسة محاور التنمية العمرانية؟**

ظهر في الخمسينات والستينات في أوروبا الغربية بعد الحرب العالمية الثانية ولأول مرة مصطلح يسمى **(محاور التنمية - Development Corridor)**، وكان في الحقيقة مصطلح غير متداول بكثرة، وتم فيما بعد تعريفه وتحديده.

فسياسة محاور التنمية العمرانية هي أحد أساليب التنمية العمرانية للمجموعات؛ وذلك **بتنمية المدن الأصغر** والمحور (أو الكوريدور) الواصل بينهما، أو **تنمية أحادية المركز** وذلك بتنمية المراكز العمرانية والتي تملك إمكانيات عالية نسبياً مقارنة مع المدينة الأم.

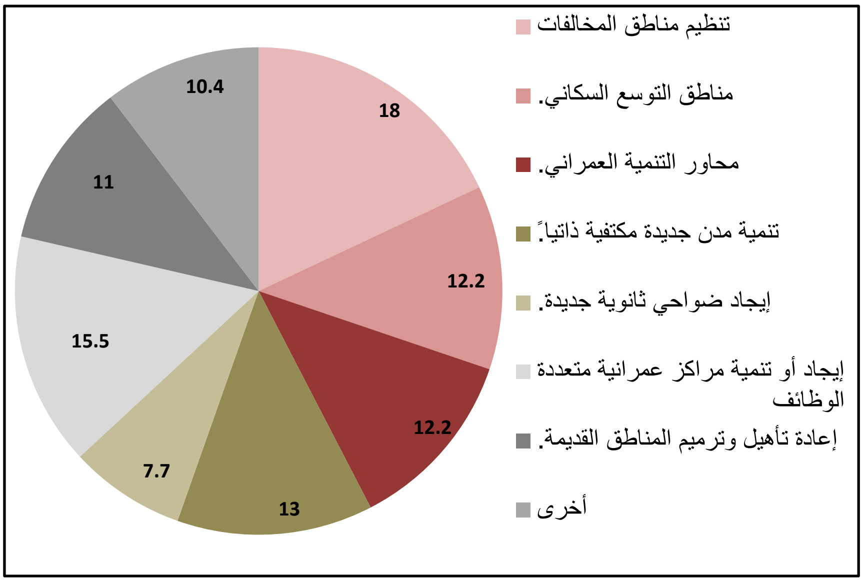
إن سياسة التنمية العمرانية عن طريق مفهوم (المحاور) هي إحدى سياسات حلول التوزع السكاني في أقاليم المدن، حيث أظهرت نتائج الاستبيان أن **سياسة محاور التنمية العمرانية** في إقليم دمشق هي سياسة مهمة وضرورية ولكن بنسبة ١٢% فقط مقارنة مع أقوى هذه الحلول وهو (تنظيم مناطق المخالفات وإعادة تأهيلها) بنسبة ١٨%، ثم جاءت وبنسبة ١٥% (إيجاد وتنمية مراكز عمرانية متعددة الوظائف)، وبنسبة ١٣% (تنمية المدن الجديدة المكتفية ذاتياً). ويوضح الشكل [٥- ١] [٢] نسب هذه الحلول. وقد تم طرح عدة حلول ومقترحات خاصة لإستراتيجية حلول التوزع السكاني في إقليم دمشق من قبل الخبراء والباحثين، على النحو التالي:

- تنمية المدن الحالية الموجودة في الإقليم وتوجيه التنمية الإقليمية نحو هذه المدن.
- البحث عن مراكز عمرانية أحادية الوظيفة.
- إيجاد (المدن العتبات) على محاور الربط الإقليمي لمدينة دمشق على بعد (٤٠ -٥٠ كم) وإيجاد القاعدة الاقتصادية لهذه المدن.
- الحد من الهجرة الداخلية على المدينة وذلك عن طريق **التنمية الاقتصادية المتوازنة**، وتأمين فرص العمل.

ويمكن القول أن كل هذه الحلول مجتمعة تمثل حلول **جيدة** وربما **مثالية** بعض الشيء، ولكنها تبقى مقيدة بالحلول المثلى والأفضل لوضع المدينة والإقليم معاً.

---

[١] يعرض الملحق رقم [١] جميع التساؤلات التي تم طرحها في الاستبيان وحصيلة النتائج والحلول، بالإضافة إلى الجهات والأشخاص التي شاركت فيه.
[٢] يعرض هذا الشكل في الملحق رقم [١] – شكل [م١-١].



الشكل [٥ - ١]: نسبة توزيع حلول التوسع السكاني في إقليم دمشق.
المصدر: الباحثة – بالاستناد إلى نتائج الاستبيان.

ولقد تبين أن معظم المدن الكبرى والتي تعاني من مشاكل التضخم السكاني قد استفادت من إستراتيجية التوسع العمراني من تجارب دول أخرى في بعض الأحيان، وخاصةً التي لها تجارب مماثلة أو لها طبيعة جغرافية أو عمرانية أو اقتصادية مشابهة، ولكن بالنسبة لمدينة (دمشق الكبرى) فقد تبين أنها لم تستعن بأي تجربة عمرانية أو إقليمية لمدن أخرى نجحت في حل هذه المشاكل حيث أكدت على ذلك نسبة ٥٨%، ولكنها قد قامت **بالإطلاع فقط** على بعض من تلك التجارب فيما يخص تجارب (حلول السكن العشوائي)، الشكل [م١ – ٢] في الملحق [١]. وأكد بعض الباحثين أن لكل مدينة حالة خاصة بها، فلا يمكن تحقيق تجارب مدن على مدن أخرى.

واستناداً على ما سبق: فهل من الممكن القول أن تطبيق التجربة الانجليزية في اليابان كان أمراً غير ناجح؟ وماذا لو استفدنا من هذه التجارب كقاعدة لتطبيق المبادئ الأساسية في تحقيق التنمية العمرانية ؟!!

١ ٤ تعريف محاور التنمية العمرانية:

تعرف (**محاور التنمية Development Corridor**) على أنها **الأدوات التنسيقية** للمناطق التنموية مكانياً ونوعياً، وتستخدم **كموجهات** (Guide Lines) لعملية النمو والتنمية المندرجة ضمن إطار الاقتصاد الحر.[١]

وتعرف **محاور التنمية** أيضاً على أنها: **الامتدادات الشريطية**، مثل: (الطرق، السكك الحديدية وخطوط الطاقة) والتي تربط بين المواقع المركزية ومواقع البنى التحتية والمرافق.

ويمكن عن طريق **محور (كوريدور) التنمية** تحقيق **تنمية المجموعات** بتنمية المدن الأصغر، ويكون كوريدور التنمية على طول الطرق التي تربط بينهما. ويمكن تحقيق **تنمية أحادية المركز** وذلك بتنمية المراكز العمرانية الكبيرة نسبياً والتي تملك إمكانيات عالية مقارنة مع المدينة المركزية.[٢]

وتعتبر **محاور التنمية** أحد الأشكال البديلة للتنمية والضبط العمراني، وتتمثل في شكلين:

- **الشكل الأول (التوسع العمراني):** حيث تأخذ فيه التنمية العمرانية أشكالاً مختلفة، والشكل المثالي هو **(الانتشار** أو (الامتداد التلقائي) للتنمية العمرانية من المنطقة العمرانية الموجودة إلى المناطق المجاورة، كما حصل ويحصل اليوم في دمشق.
- أما **الشكل الثاني (محاور التنمية):** وهي الشكل الآخر من أشكال التنمية العمرانية، وتسمى أيضاً **(كوريدور التنمية)** [٢] ويعرف **محور (أو كوريدور) التنمية** بأنه عبارة عن **توسع خطي** للمناطق المعمورة ممتد على طول شرايين النقل (الطرق الرئيسية).

---

[١] م.معتوق، أسعد، "بيانات ومؤشرات التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية (دراسة حالة الأقاليم السورية)"، ص ٢٥، عن: الغنيم، عثمان محمد، "مقدمة في التخطيط التنموي الإقليمي"، دار صفاء، عمان، الأردن، ط٣، ٢٠٠٥م، ص٤٠، نقلاً عن: المقرمي، عبد الملك، "الاتجاهات النظرية لتراث التنمية والتخلف في نهاية القرن العشرين"، بيروت، لبنان، ١٩٩١م، ص٩٦.
[٢] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا)، الجزء الثاني، الفصل السادس، ص ٦.

وأظهرت نتائج الاستبيان في تحديد مفهوم **(محاور التنمية)** على أن هناك عدة مفاهيم وتعاريف مختلفة لهذا المفهوم، حيث أظهرت النتائج أن نسبة ٤٨% تعتبر **مفهوم محور التنمية هو (محور اقتصادي – استثماري)**، بينما يرى نسبة ١٦% بأنه **(شريان /طريق/ مروري)** مع استعمالات مختلطة على جانبيه، بينما يعتبر ٤% فقط أن **محور التنمية هو (ممر عمراني Urban Corridor)**، الشكل [٥–٢].[١] وقد تم طرح تعريفات أخرى من قبل الباحثين حول هذا المفهوم تم تعريفها كالتالي:

<u>محور التنمية</u> هو: ➢ محور لتوجيه عمليات التنمية بشكل شريطي وباستعمالات مختلفة.
➢ محور اقتصادي اجتماعي.
➢ توسع عمراني يتسبب أحياناً بتشويه لمفهوم التنمية.
➢ طريق للوصول إلى المراكز العمرانية متعددة الوظائف.
➢ هو عبارة عن حيز مكاني تتوفر فيه معطيات ومقومات وتتنوع فيه الأنشطة الإنتاجية والخدمية بالإضافة إلى الطرق التي تربط هذه الأنشطة معاً بما يضمن الاستمرارية للتنمية مستقبلاً.



الشكل [٥-٢]: مفهوم محاور التنمية.
المصدر: الباحثة – بالاستناد إلى نتائج الاستبيان.

ومن خلال العرض التفصيلي لتعريف (محاور التنمية)، ومن خلال تحليل المفردات السابقة نستنتج تلخيص لتعريف مفهوم (محور التنمية) يتضمن تحليل لمفردات هذا المفهوم، وفيما يلي يوضح الشكل [٥-٣] استنتاج لتعريف مفهوم **(محور التنمية)** كما يلي:



الشكل [٥-٣]: تعريف مفهوم محور التنمية العمراني.
المصدر: الباحثة.

[١] يعرض هذا الشكل في الملحق رقم [١] – شكل [م١-٥].

واستناداً للتعريف السابق نستدل بما يلي:
محور التنمية هو: توسع خطي عبر حيز مكاني ما يهدف إلى إحداث التحسين والتغيير بالإتجاه الصحيح والإيجابي المستدام).
فالمحور ليس طريق سريع **وإنما هو مجرد اتجاه**. ولكن باتجاه ماذا؟
➢ هل هو نحو عمران منظم ......أم اقتصاد قوي، أم استثمار وتنمية ؟

وتتكون **"محاور التنمية "Development Corridors"**من سلسلة من **النقط العمرانية وأقطاب النمو** التي تربطها فيما بينها علاقات تكاملية تظهر نتيجة **وجودها على محور نقل رئيسي، حسب نظرية بيرو.**
وتظهر محاور النمو العمرانية نتيجة تحولات وتبادلات عمرانية ناتجة عن التطور الاقتصادي لحركة ونشاط السكان تبعاً لحاجاتهم اليومية.

١ ـ٣ شروط تحقيق سياسة محاور التنمية العمرانية:

إن من أهم شروط تحقيق سياسة محاور التنمية هي معرفة مدى الحاجة إليها ضمن حلول الإقليم الخاصة به. وتتضمن أهم الشروط لتحقيق هذه السياسة ما يلي:

- تحقيق وجود **الدراسات الإقليمية الشاملة**، والواردة ضمن **الخطط الوطنية** والخمسية والتنموية وضمن خطط الدولة الإنمائية.
- توفير **التشريعات والقوانين** المتطابقة مع الواقع العمراني الحالي.
- المساهمة في **تنمية التجمعات العمرانية** الواقعة على المحور.
- اعتماد **منهاج وجائب مرن** وعامل استثمار يتناسب مع الارتفاعات الواجب تحقيقها.
- توفير **مشهد عمراني** ومحاور بصرية لرؤية مداخل المدينة.
- توافق **خطط النقل العام** وتخطيط الطرق مع خطط ورؤى التخطيط الإقليمي إضافة إلى **الحلول المرورية الناجحة** والتي تتطلب تحقيق المتطلبات التنموية المستقبلية، وتوفير عوامل السلامة المرورية والآمان.
- احترام **حقوق الطريق الدولية**، ووجائب الحماية على جانبي الطريق كعامل آمان.
- الحماية من التلوث والتدهور البيئي، **والحفاظ على المناطق الخضراء**.
- **تخفيف الضغط العمراني والخدمي** عن مركز المدينة.
- توفير **فرص العمل والاستثمارات** والدعم الاقتصادي للمحاور الوطنية والاقتصادية للدولة.

إن تطبيق تجربة **محاور التنمية العمرانية** في إقليم دمشق هي تجربة تأتي على مستوى عمراني أحياناً وعلى مستوى إقليمي أحياناً أخرى، فلقد رأى بعض الخبراء والباحثين وبنسبة ٣٨% أن هذه السياسة بالنسبة لإقليم دمشق ضرورية ومهمة لتخفيف الضغط العمراني والخدمي عن المدينة، بينما اعتبر ٢٩% أنها تجربة غير ضرورية للإقليم بل وتسيء أحياناً للمدينة وتعمل على زيادة الضغط العمراني والخدمي عليها، بالإضافة إلى أنها مخالفة لبعض الرؤى والتوجهات الإقليمية، وخاصةً أن إقليم دمشق اليوم قد استنفز أغلب موارده الطبيعية اليوم وبشكل شبه كامل.

وتعتبر **سياسة محاور التنمية** كما ذكرنا جزءاً هاماً من إستراتيجية توزيع الحلول السكانية والعمرانية في الأقاليم، وقد تتبناها وتدعمها جهات حكومية ودولية. ويبين الشكل [م١- ٨] في الملحق [١] درجة أهمية سياسة محاور التنمية العمرانية في خطط الجهات والمؤسسات الحكومية والوزارات وجهات التعاون الدولية والمحلية، وأما الشكل [م١- ٩] فيوضح رأي الجهات السابقة في هذا السياسة بشكل خاص كل على حدة، وفيما إذا كانت هذه السياسة جزء أساسي من خطة العمل التشغيلية الخاصة بالجهة أو تعتبر ثانوية.

١ ـ٤ أهمية محاور التنمية العمرانية:

تكمن أهمية محاور التنمية في أنها شكل من أشكال تنمية المناطق والأقاليم وجزء من حلول التوزع السكاني، حيث تتدرج أهميتها على ثلاث مستويات كالتالي:

- **على المستوى الوطني:**

١ ـدعم المحاور الاقتصادية للدولة.

٢ ـجزء من تخطيط وطني شامل.

٣ ـيصل الأقاليم الوطنية مع بعضها البعض ضمن خطة تنموية واحدة ورؤية شاملة.

- **على المستوى الإقليمي:**

١ ـتخفيف الضغط عن إقليم المدينة.

٢ ـسبب رئيسي في تشجيع الاستثمارات.

٣ ـأحد السياسات الموجهة نحو تنمية مستدامة للإقليم.

- **على المستوى المحلي:**

١ ـتخفيف الضغط السكاني عن المدينة.

٢ ـتخفيف الضغط العمراني عن المدينة.

٣ ـزيادة الرقعة العمرانية / أحياناً بمعناها السلبي والايجابي/.

وقد أظهرت النتائج أن **محاور التنمية** هي سبب رئيسي لتشجيع الاستثمارات وبشكل إيجابي بنسبة ٣٠%، وأحياناً أخرى بشكل سلبي وذلك بنسبة ٥٠%.

كما وأظهرت النتائج أن محاور التنمية وبنسبة ٨٠% قد تكون أحياناً سبباً في زيادة الضغط على المدينة إن لم يتم دراسة التخطيط لها بشكل كامل وأن تكون جزء من تخطيط إقليمي ووطني شامل، خاصةً إذا كانت هذه المحاور جزء أساسي من تكوين بنية المدينة.

٢ ـ المحاور العمرانية في الأقاليم السورية:

٢ ـ١ محاور النمو العمرانية في سورية: تم تقييم التوزيع المكاني للتنمية بالنسبة لسورية حسب دراسة الجايكا عام ٢٠٠٧م، وتم العمل على وضع مقارنة بين المحاور العمرانية بالنظر إلى عدد السكان في كل محور، حيث يؤخذ أعداد السكان الحضر في كل مدينة كتفويض للتنمية ممثلة بتركيز الفعاليات الاقتصادية في المراكز العمرانية، ويدل التركيز السكاني الحضري على طول أي محور على **الإمكانيات الأعلى للتنمية** في هذا المحور وذلك من خلال التبادل الداخلي للفعاليات الاقتصادية بين المراكز العمرانية، وضمن كل مركز عمراني على حدة، ولهدف التحليل تم تحديد أحدَ عشر محوراً عمرانياً والتي لها مراكز عمرانية في سورية. [١]

وتم تحديد هذه المحاور استناداً إلى الاعتبارات التالية:

١ ـ إجمالي طول الطرق.

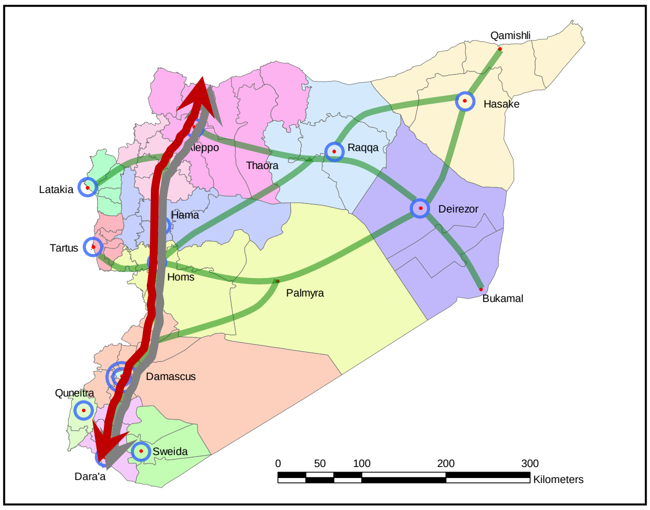
٢ ـ عدد السكان الحضر في المدن الرئيسية.

٣ ـ جميع المدن على طول المحور.

٤ ـ الكثافة السكانية في الكيلومتر الواحد من طول الطريق. [١]

---

[١] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، ملخص الدراسة، كانون الأول ٢٠٠٧م.



المخطط [٥-١]: محور (حلب – درعا) أقوى المحاور العمرانية في سورية.
المصدر: دراسة فريق الجايكا – ٢٠٠٧م.

واستناداً إلى لعوامل السابقة تم استنتاج التالي:

- من بين إحدى عشر محوراً عمرانياً تم دراستها، فإن **محور (حلب – حمص – دمشق – درعا) هو أهم محور عمراني**، وذلك لأنه يتمتع:
  - بأعلى تركيز سكاني (١٣،٩٦٨،٠٠ نسمة / كم٢). ويوضح الجدول [٥-١] أطوال هذا المحور.
  - وحوالي **ثلاثة أرباع** إجمالي الناتج المحلي غير الزراعي يتركز على طول هذا المحور.
  - ويعتبر طريق الربط بين دمشق والقنيطرة فرعاً إلى هذا المحور الرئيسي.
  - يجمع بين **أهم ثلاث مدن سورية**، وهي؛ دمشق العاصمة السياسية والإدارية، حلب عاصمة الشمال، ودرعا عاصمة الإقليم الجنوبي.[١]

- على طول أهم محور عمراني من حلب إلى درعا مروراً بدمشق **فإن نقطة الربط الجنوبية بين دمشق ودرعا هي أهم من الربط الشمالي بين دمشق وحلب**.[١]
- إن ربط مدينة حلب مع دمشق ليس بقوة ربط الإقليم الجنوبي بالعاصمة، حيث يرتبط الإقليم الجنوبي بالعاصمة وجوارها بشكل أقوى وأكثر ارتباطاً من الربط مع الأقاليم الشمالية.

وفيما يلي **المحاور العمرانية في الأقاليم السورية** والمحددة حسب الدراسة:

١. اللاذقية – إدلب – حلب – الرقة – الحسكة – القامشلي
٢. اللاذقية – إدلب – حلب – الرقة – دير الزور – الحسكة – القامشلي
٣. طرطوس – حمص – حماه – حلب – الرقة – دير الزور – الحسكة – القامشلي
٤. طرطوس – حمص – تدمر – دير الزور – الحسكة – القامشلي
٥. دمشق – حمص – حماه – حلب – الرقة – دير الزور – الحسكة – القامشلي
٦. دمشق – حمص – حماه – حلب – الرقة – دير الزور – البوكمال
٧. دمشق – حمص - الرقة – دير الزور – الحسكة – القامشلي
٨. دمشق – حمص - الرقة – دير الزور – البوكمال
٩. دمشق – تدمر – دير الزور – الحسكة – القامشلي
١٠. **حلب – حماه – حمص – دمشق – درعا**. المخطط [٥-١].
١١. اللاذقية – طرطوس.

ويوضح الجدول [٥- ١] أطوال هذه المحاور العمرانية (محور رقم ١٠) وعدد السكان الحضر في المدن الواقعة عليها.

المحور العمراني	**إجمالي طول الطريق (كم)**	**عدد السكان الحضر (١,٠٠٠)**		**تركيز السكان الحضر (١,٠٠٠/كم) طول الطريق**	
		المدن الرئيسية	**جميع المدن**	**المدن الرئيسية**	**جميع المدن**
١٠	٥٠٣	٥,٠٦٤	٧,٠٢٦	١٠,٠٦٨	١٣,٩٦٨

الجدول [٥-١]: أطوال المحور العمراني (المحور رقم ١٠) محور (حلب – درعا) حسب دراسة الجايكا.
المصدر: دراسة فريق الجايكا، ٢٠٠٧م.

- هل يمكننا اعتبار **محاور التنمية العمرانية** اليوم جزء من تكوين إقليم دمشق الكبرى...؟!!

فيما إذا تحدثنا عن الوضع الراهن فيمكننا اعتبار أن **محاور التنمية العمرانية** اليوم لا تجسد أي حيز عمراني من التكوين التخطيطي لإقليم دمشق، وهذا ما أظهرته وأكدت عليه نتائج الاستبيان وبنسبة ٣٠%، ولكن في الأمد البعيد قد نستطيع اعتبارها جزء من هذا التكوين الإقليمي، وقد تكون جزء من حجم الحلول العمرانية في الإقليم، وأكدت عليه النتائج بنسبة ٧٠%، على اعتبار أن توسع دمشق في الماضي كان على شكل محيطي، وربما قد يأخذ مستقبلاً شكل التوسع المحوري، ولكن كل هذه الاعتبارات والتوقعات متوقفة على صدور المصور العام للمدينة والدراسات التخطيطية.

[١] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، ملخص الدراسة، كانون الأول ٢٠٠٧م.

٢ ـ ٢ محاور النمو العمرانية في مدينة دمشق:

٢ ـ ٢ ـ ١ النمو الطبيعي للمناطق العمرانية:

إن النمو الطبيعي للمناطق العمرانية هو مفهوم يعبر عنه من خلال توحيد بعض المناطق في نواحي متعددة، مثل السكان والأنشطة التي يزاولونها، على أن يتم هذا النمو في فترة طويلة من الزمن. ولابد من معرفة التطور التاريخي والعمراني الحاصل لهذه التجمعات للتعرف على الأسباب والمشاكل التي تعرضت لها.

- **ومن أسباب تطور ونمو حجم المدينة:**

ـ **تحركات السكان (الهجرات)**، من القرى المجاورة حيث أثرت الهجرة من الريف إلى المدينة على تسارع وتيرة النمو في المدن.

ـ **رحلة العمل اليومية**، وهي من المؤثرات التي يكون لها الدور الفعال في التأثير على **حجم ونمو المدينة** سكانياً، حيث نستطيع من خلالها معرفة معدلات نمو السكان المؤثرين على مركز المدينة.

ـ **المسافة أو (البعد عن مركز المدينة)**، حيث تبين انه كلما بعدت المسافة عن المدينة كلما تكاثر عدد السكان المهاجرين إليها، فالعلاقة إذن هي علاقة طردية. ويعود السبب في ذلك إلى أن رحلة العمل اليومية من خارج المدينة لها النصيب الأكبر في الحركة نظراً لدور **التنمية الاقتصادية**.

٢ ـ ٢ ـ ٢ تطور ونمو مدينة دمشق:

سنستعرض في هذا الجزء مراحل تطور مدينة دمشق بهدف معرفة:

- كيف هي اتجاهات النمو في مدينة دمشق؟
- وكيف كان شكل التوسع العمراني فيها (محيطي أم محوري)؟
- ما هو تأثير امتدادها العمراني على شكل المدينة؟
- وكيف تطورت مداخل مدينة دمشق في الماضي؟

ويوضح الجدول [٥-٢] هذا التطور العمراني والتاريخي لمراحل نمو مدينة دمشق في الفترات التي مرت عليها.

وفيما يلي سيتم عرض عدة عناصر ومفاهيم أثرت بمفهومها على تطور ونمو المدينة:

- ما هو مفهوم مدخل المدينة؟
- وما هي أهمية مداخل المدن تاريخياً وما الذي رمزت له؟
- ما هي العلاقة ودرجة الارتباط بين مداخل المدن ومحاور النمو العمرانية؟
- هل يؤثر وجود نمو عمراني في المداخل على النمو العمراني للمدينة؟
- هل يؤثر وجود نشاط معين في المدخل على الحركة المورفولوجية للمدينة؟

أولاً / مداخل المدن:

إن السبب الرئيسي في ذكر **"مفهوم مداخل المدن"** هو تداخل هذا المفهوم مع **"مفهوم محاور النمو العمرانية"** أحياناً، فقد ظهر من خلال دراسة البحث أنه يطلق على **(طريق دمشق – درعا)** في بعض الأحيان **(المدخل الجنوبي)** وتارة **(المحور الجنوبي)**، فما هو الفرق بينهما؟ ولرصد هذا المفهوم الحقيقي للمداخل والوقوف على المعنى الأصلي له فقد تم طرح التساؤلات السابقة في الاستبيان، وفيما يلي نتائج هذه التساؤلات:

- **مفهوم مدخل المدينة:**

تعرف منطقة **المدخل على أنها "نقطة الاتصال"** بين حيزين جغرافيين أو مكانيين، وهي أبعد نقطة عن تأثير مركز المدينة، وبالمقابل فهي أقرب نقطة للمدينة بالنسبة للريف المحيط. [١]

ويمكن تعريف **المدخل** على أنه **"المكان الذي تبدأ وتنتهي عنده حركة فيزيائية ما، وفي آن واحد، خلال لحظة زمنية معينة، وضمن مجال مكاني محدد.** [٢]

---

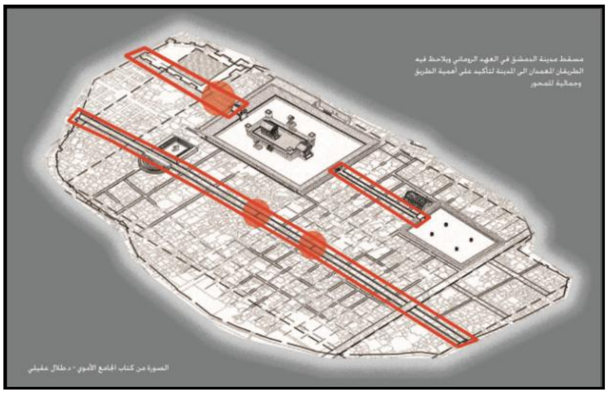
[١] عابدين، وعطفة، "تأثير التنمية الإقليمية على توجيه الامتداد العمراني للمدينة الأم (دراسة حالة مدينة دمشق)"، ٢٠٠٩.
[٢] استنتاج الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان والمقابلات.

ثانياً / أهمية مداخل المدن تاريخياً، ورمزية هذه المداخل:

إن مفهوم **"تجميل مدخل المدينة"** هو مفهوم قديم موجود منذ أيام اليونان والرومان، فقد كان هناك ما يسمى في ما مضى **"المدخل المعمد"**، وهو مدخل يحتوي على الأعمدة من الطرفين كمحدد لمحور استقبال الوافدين إلى المدينة، ويعطي هذا المدخل أهمية للمدينة من خلال الترميز لعناصر المدخل وأبعادها وقوة نسبها، وخاصة بمقارنة مقياسها بالنسبة لمقياس الإنسان، بالإضافة إلى عناصر الجمال والزخرفة التي تغني هذه المداخل، وما زال هناك بعض الأعمدة الرومانية للمداخل المعمدة والتي كان لمدينة دمشق نصيب منها في الفترة الرومانية واليونانية، وما تزال آثار هذه الأعمدة باقية حتى الآن في بعض أحياءها ومدنها؛ مثل: (حي القيمرية في مدينة دمشق القديمة والشارع المستقيم في مدينة تدمر).

وتوضح الصورة [٥-١] المسقط الروماني للمدينة القديمة موضحاً عليه **محاور المداخل المعمدة** للمعبد والساحة في المدينة، وتشير العلامات الحمراء إلى مواقع أقواس النصر في المحاور والتي هي **رمز بوابات الدخول** لأجزاء المدينة.

وتوضح الصورة [٥-٢] ما تبقى من أجزاء المدخل الغربي المعمد للدخول إلى المعبد الروماني القديم، ويظهر مدى درجة اهتمام الرومان القدماء بالتأكيد على جمال وقوة المدخل، فهو انعكاس لحضارة المدينة من الداخل.





من اليمين /
الصورة [٥-١]: المسقط الروماني للمدينة القديمة، موضحاً عليه **محاور المداخل** المعمدة.
المصدر: عقيلي، طلال، كتاب الجامع الأموي في دمشق، ص ٤٩.

من اليسار /
الصورة [٥-٢]: بقايا أجزاء **المدخل الغربي** المعمد للدخول إلى المعبد الروماني القديم.
المصدر: بعدسة الباحثة – ٢٠٠٣م.

ثالثاً / العلاقة ودرجة الارتباط بين مداخل المدن ومحاور النمو العمرانية في المدينة:

إن درجة العلاقة والارتباط بين مفهوم **مداخل المدن ومحاور النمو العمرانية** هي علاقة قوية ومترابطة جداً أكدت عليها نسبة ٥٥%، وبدرجة تداخل كبيرة ومشتركة لا يمكن الفصل بينهما وذلك بنسبة ٣٨% تقريباً، وهذا ما أظهرته نتائج الاستبيان في البحث عن علاقة **محاور التنمية** مع مدى درجة الارتباط بينها وبين **مداخل المدن.**

كما أظهرت نتائج الدراسة أنه من غير الضروري أن يكون:

- كل محور عمراني ← هو مدخل للمدينة.

ولكن العكس قد يكون صحيحاً في معظم الحالات:

- فكل مدخل مدينة ← قد يكون محور عمراني.

وفي كلا الإجابتين تأكيد على؛ أهمية العلاقة والترابط بين مفهوم **المداخل** ومفهوم **محاور النمو العمرانية** والتأكيد على **هوية المدخل** عند دراسة محاور النمو العمراني ومراحل تطورها.

رابعاً / تأثير وجود نمو أو نشاط عمراني معين في مداخل المدينة على النمو العمراني والحركة المورفولوجية للمدينة:

إن كل عمران ونشاط سكاني مهما ابتعدت حدوده عن بعضها وحتى لو كان ضمن مساحات متباعدة فهو بالنهاية عمران متصل، وذلك عن طريق الطرق الشريانية الرئيسية والفرعية التي تربط شبكة التجمعات العمرانية (الخلايا) مع بعضها البعض لتصبح جسم واحد، وبالتالي فإن وجود أي عمران على مداخل المدينة سيؤثر حتماً على تطور النمو العمراني للمدينة وعلى الحركة المورفولوجية الموجودة على مداخلها، وسيعمل على زيادة الضغط والازدحام المروري والتلوث عليها، وسيتصل في المستقبل بالمدينة سواءً كان على شكل توسعات أو محاور نمو لتضمه المدينة فيما بعد إلى حدودها الإدارية، وإن أي خلل في جزء من أجزاءه هو بمثابة انسداد شرياني في هذا الجسم العمراني المتكامل، مما يعمل على إضعافه والتسبب في انتشار وزيادة المشاكل العمرانية والتخطيطية فيه.

٢ ٤ ٣ تحديد عوائق التوسعات العمرانية:

إن من أهم أسباب تحديد شكل التوسع العمراني الذي يكون أحياناً إما على شكل محاور أو على شكل توسع محيطي للمدينة هو وجود عوائق تحدد شكل هذا التوسع وتفرض عليه شكل واتجاه معين، وتم تحديد هذه العوائق حتى يتم تجنبها عند اقتراح المناطق الملائمة للتنمية العمرانية في الإقليم، وهي إما عوائق (طبيعية أو جغرافية) ويوضح كلاً من المخططين [٥-١٢]، [٥-١٣] حدود نمو وتوسع مدينة دمشق بالنسبة لعوائق التوسعات التي واجهتها، وفيما يلي أهم هذه والتي قد يتعرض لها أي تجمع عمراني في مرحلة التطور والنمو:

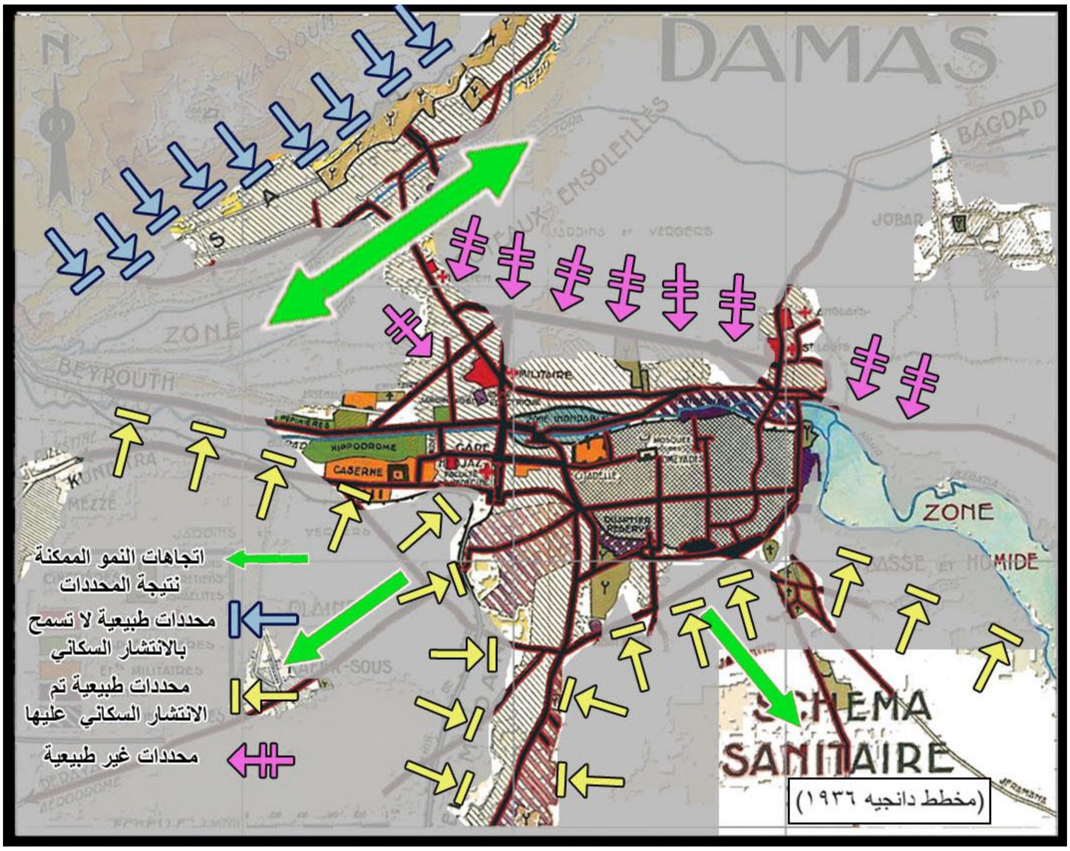
- مناطق الزراعات الكثيفة.
- مناطق ذات تصنيف زراعي من الدرجة الأولى إلى الدرجة الرابعة.
- مناطق ذات تصنيف زراعي من الدرجة الخامسة إلى الدرجة الثامنة (تستخدم للاستعمالات العمرانية في حال الضرورة).
- أحواض المياه الجوفية.
- مناطق توضع الثروات المعدنية.
- مناطق حماية الينابيع.
- حدود المناطق المروية من محطة المعالجة.
- مناطق ذات ميول أكثر من ٢٠%.
- مناطق الانهدامات.
- خطوط التوتر العالي (٢٣٠- ٦٦ ك.ف).
- محطات التحويل الكهربائية.
- مناطق مجاورة للمطارات يمنع إنشاء المشيدات العالية فيها ويفضل عدم السكن فيها بسبب الضجيج.[١]

وبما أن المحور الإقليمي السوري (شمال – جنوب) من حلب إلى درعا هو أكثر المحاور الإقليمية قوة وتركزاً سكانياً، فهو يضم محورين عمرانيين اثنين يمران ضمن إقليم دمشق، الأول: المحور الشمالي (حلب – حمص – دمشق)، أما الثاني فهو المحور الجنوبي (دمشق – درعا). أما الأخير فسيرد ذكره بالتفصيل في الفصل القادم، وأما المحور الشمالي فسيتم عرض موجز له لإعطاء تصور عن ملامح جزء من هذا المحور الإقليمي (حلب – حمص – دمشق – درعا). المخطط [٥-١٤].



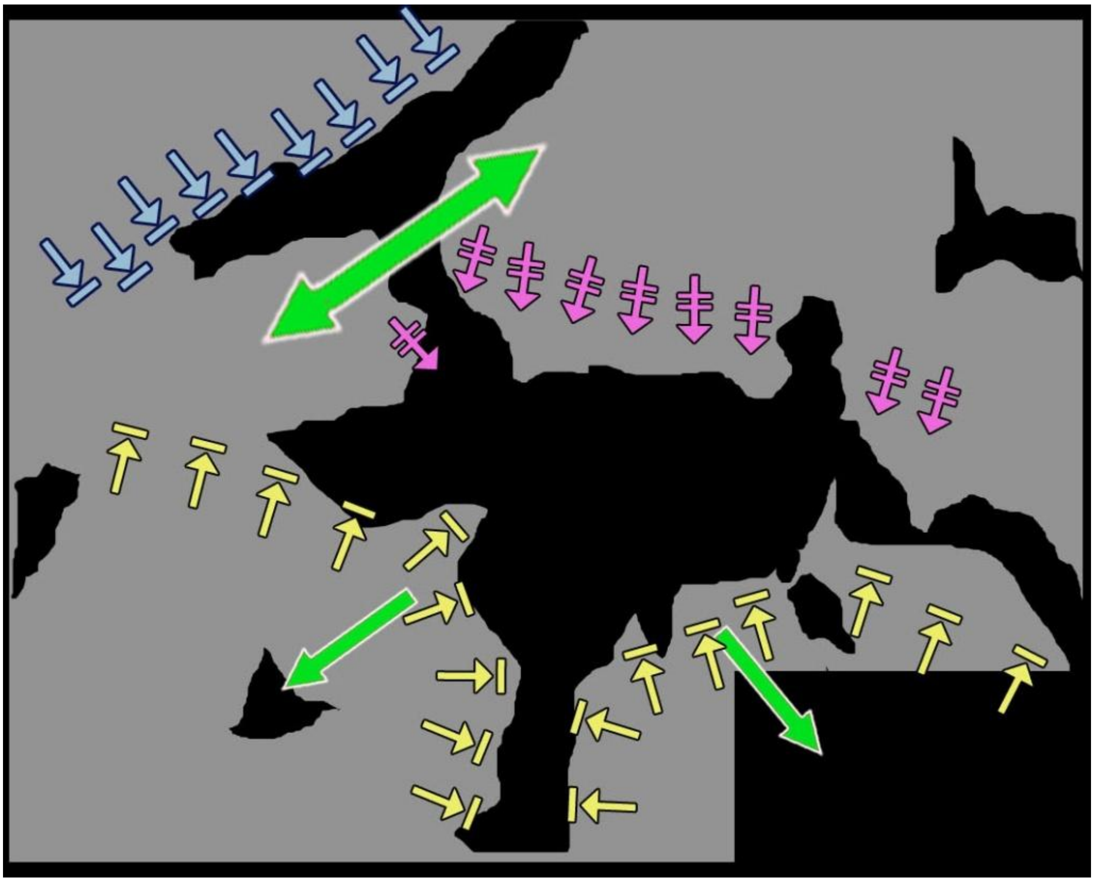
المخطط [٥-١٤]: المحور الإقليمي السوري الشمالي الجنوبي، محور (حلب – دمشق - درعا)، ويوضح المخطط المحور على قسمين: محور شمالي (حلب – حمص – دمشق)، محور جنوبي (دمشق – درعا).
المصدر: Google Earth- بتصرف.

[١] تقرير شركة الدراسات والاستشارات الفنية، ٢٠٠٣م.



المخطط [٥- ١٢]: اتجاهات النمو الممكنة نتيجة المحددات الطبيعية والغير طبيعية.

المصدر: مخطط دانجيه - بتصرف .



المخطط [٥- ١٣]: حدود التوسع بتأثير المحددات.

المصدر: الباحثة بالاستناد للمخطط [٥-١٢].

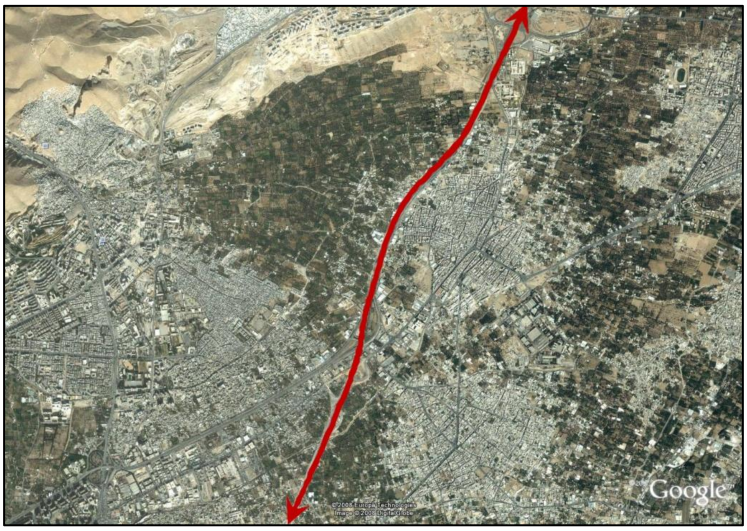
- **المحور الشمالي (طريق دمشق – حمص):**

هو مدخل مدينة دمشق الشمالي، وهو جزء من الطريق السريعة (دمشق – حمص) والطريق الدولي الشمالي (طريق دمشق – حلب)، وتم مؤخراً تنفيذ مشروع تأهيل "مدخل مدينة دمشق الشمالي"، المخطط [٥- ١٥].
ويشمل المشروع تخديم طريق دمشق – حمص، وطريق حرستا القديم، وتطوير العقدة الأولى في حرستا، ويتضمن إنشاء جسرين، الأول يخدم طريق دمشق – حمص مروراً بجسر عربين، والثاني يخدم طريق حرستا القديم، بالإضافة إلى تسع طرق تخديمية **بهدف تحسين الأداء المروري** من وإلى مدينة دمشق عبر بوابة حمص، **وتبع ذلك دراسة لتجميل مدخل دمشق الشمالي بناءً على الدراسة المرورية**، والعمل على نقل البنى التحتية وتلافي أية إشكالات مرورية مستقبلية.

وتحددت الغاية من المشروع: بتحسين الأداء المروري إلى مدينة دمشق عبر بوابة حمص، حيث يستطيع المواطن الدخول إلى المحاور بشكل مريح وبدون أية تقاطعات. وفيما يلي ذكر أهمية المحور الشمالي:

- **أهمية المحور الشمالي:**

١ - محور **عمراني مروري** مهم.
٢ - هو **بوابة سورية** نحو الشمال إلى تركيا والقارة الأوروبية، وهو بوابة دمشق نحو الموانئ السورية ومدن الساحل، وبالتالي فهو بوابته نحو تجارة الاستيراد والتصدير لدول القارة الأوروبية سواء عن طريق تركيا أو عن طريق الموانئ السورية.
٣ - يعتبر الشريان الحيوي للوافدين من أغلب المحافظات الشمالية، ويساهم في الربط مع المدن السورية الشمالية (حلب – حمص – حماه والمدن الساحلية).
٤ - يعتبر توظيف المحور الحالي والمستقبلي (صناعي – سكني).
٥ - وشملت القرارات الوزارية والتي كانت تصدر حول **"تنظيم مداخل دمشق"** كلاً من مدخلي دمشق الشمالي والجنوبي معاً لأهميتهما.
٦ - وجود الأراضي الجرداء القابلة للتنمية.
٧ - مشروع مد المياه من اللاذقية.
٨ - وجود مشروع خط المترو الأخضر المستقبلي (من المعضمية – إلى القابون).
٩ - وجود المدينة الصناعية في عدرا والمدينة العمالية.
١٠ - خطة نقل المشافي المقترحة من مدينة دمشق إلى الطريق الشمالي، مثل: (مشفى كفرسوسة ومشفى العظمية بالمزة).



المخطط [٥-١٥]: مدخل دمشق الشمالي (طريق دمشق – حمص).
المصدر: Google Earth

١١ - وجود منطقة التنمية العمرانية المقترحة والواعدة بمساحة /٥٠٠٠/ هكتار، (أي ما يعادل نصف مساحة دمشق)، وهي بغاية الأهمية، حيث أن معظم أراضي هذه المنطقة غير زراعية، ولقربها المباشر من المدينة الصناعية عدرا والواعدة بعشرات الآلاف من فرص العمل. إضافة إلى استيعاب المنطقة لكافة الفعاليات والاحتياجات الحالية والمستقبلية لكل من: محافظة دمشق ومحافظة ريف دمشق من الأراضي لبناء مساكن بديلة لمناطق السكن العشوائي والمنذرين بالهدم. بالإضافة إلى وجود مشاريع استثمارية لضواحي ومدن جديدة مثل (مشروع تلال دمشق).

...ومما سبق نستخلص التالي:

إن **سياسة محاور التنمية العمرانية** هي أحد أساليب سياسات التنمية إما للمجموعات العمرانية أو تنمية أحادية المركز وذلك بتنمية المدن الصغيرة والمحور (أو الكوريدور) الواصل بينهما. وإن من أهم شروط تحقيق هذه السياسة هي معرفة مدى الحاجة إليها ضمن حلول التوزع السكاني في الإقليم.

ويعتبر محور التنمية هو توجيه لعمليات التنمية بشكل شريطي وباستعمالات مختلفة.

إن ربط مدينة حلب مع مدينة دمشق ليس بقوة ربط الإقليم الجنوبي بالعاصمة حيث يرتبط الإقليم الجنوبي بالعاصمة وجوارها بشكل أقوى وأكثر ارتباطاً. وإن الارتباط بين مفهوم مداخل المدن ومحاور النمو العمرانية ترابط قوي جداً ومتداخل مشترك.

تطورت مدينة دمشق على شكل محاور نمو، وكان مفهوم "تجميل مداخل المدن" مفهوم قديم فقد كان للمدخل أهمية تاريخية وحضارية كبيرة للمدينة من خلال الترميز لعناصر المدخل وأبعادها وقوة نسبها.

وأخيراً، يتبين لنا أن توسع مدينة دمشق في البداية كان على شكل توسع محوري على ثلاث مراحل خطية حيث كانت هذه التوسعات المحورية تتجنب النمو على الأراضي الزراعية، إلا أنه ومع غياب الدراسات التخطيطية والمراقبة والتشريعات إضافة إلى الهجرات الداخلية حصلت فيما بعد التوسعات المحيطية العشوائية على حساب الغوطة والأراضي الزراعية.

وحسب نظرية **لادوفسكي** [١] فإنه حتى تتم معرفة نمو اتجاه المدينة الإقليمي عمرانياً وعشوائياً فيجب معرفة شكل الحركة العمرانية التي تأخذها هذه المدن، حيث تكون إما في صورة **محاور** أو على **شكل كتل منبعثة** من مركز المدينة الأصلي إلى خارج المدينة، أو أحياناً أخرى نجد أن **التعمير ينتشر على أطرافها أو خارجها**.

ومما سبق تبين لنا أن دمشق تنمو وينتشر السكن والعمران فيها بطريقتين؛ **محوري ومناطق توسع** على أطرافها، وأن أي توسع أو نمو حصل أو سيحصل في دمشق كان **محدداً** نتيجة إما محددات طبيعية أو غير طبيعية أو حتى نتيجة الهجرات الداخلية والخارجية. ويوضح كلا من المخططين [٥- ١٢] و [٥- ١٣] اتجاهات ومحددات هذا التوسع.

---

[١] انظر الفصل الأول، نظريات توسع المدن.

الفصل الخامس
"سياسة محاور التنمية العمرانية"

١ -سياسة محاور التنمية العمرانية (Urban Development Corridor).

١-١ مفهوم سياسة محاور التنمية العمرانية.

١-٢ تعريف محاور التنمية العمرانية.

١-٣ شروط تحقيق سياسة محاور التنمية العمرانية.

١-٤ أهمية محاور التنمية العمرانية.

٢ -المحاور العمرانية في الأقاليم السورية.

٢-١ محاور النمو العمرانية في سوريةمحاور النمو العمرانية في مدينة دمشق.

٢-٢-١ النمو الطبيعي للمناطق العمرانية.

٢-٢-٢ تطور ونمو مدينة دمشق.

٢-٢-٣ تحديد عوائق التوسعات العمرانية.

الفصل السادس

"المحور الجنوبي / طريق دمشق – درعا /"

١ -المحور الجنوبي (طريق / دمشق – درعا /)

١ -١ تعريف بالمحور

١ -٢ أسباب اختيار المحور الجنوبي

٢ -موقع المحور الجنوبي

٢ -١ موقع المحور الجنوبي بالنسبة لسورية

٢ -٢ موقع المحور الجنوبي بالنسبة لإقليم دمشق

٢ -٢ -١ بين إقليمين عمرانيين

٢ -٢ -٢ بين إقليمين زراعيين

٢ -٢ -٣ بين حوضين مائيين

٣ -أهمية المحور الجنوبي وأبعاده

٣ -١ أهمية المحور الجنوبي

٣ -٢ أبعاد المحور الجنوبي

٣ -٢ -١ البعد الإقليمي

٣ -٢ -٢ البعد الديني

٣ -٢ -٣ البعد الاقتصادي والتجاري

٣ -٢ -٤ البعد السياسي والإستراتيجي

٣ -٢ -٥ البعد المروري

٤ -دراسة ظاهرة المحور الجنوبي

٤ -١ منهجية دراسة المحور الجنوبي

٤ -٢ تقسيم أجزاء المحور

٤ -٣ التجمعات العمرانية الواقعة على المحور

٤ -٣ -١ منطقة الميدان

٤ -٣ -٢ منطقة القدم

٤ -٣ -٣ منطقة داريا

٤ -٣ -٤ منطقة صحنايا وأشرفية صحنايا

٤ -٣ -٥ منطقة الكسوة

٤ -٣ -٦ المنطقة الجنوبية (درعا، السويداء والقنيطرة)

٤ -٤ الشريحة المختارة للدراسة التفصيلية

مقدمة

يعتبر المحور الجنوبي اليوم ظاهرة عمرانية فرضت نفسها على الواقع الذي نعيشه بكل تفاصيله (العمرانية، المرورية، الخدمية والبيئية) دونما تخطيط مسبق أو حتى تنظيم مدروس فالمحور اليوم في تطور مستمر، ولكن هذا التطور الذي يشهده هو تطور ينقصه الكثير من الرؤى والخطط والسياسات التي تضبط هذا التطور ضمن إطار النمو العمراني المستدام، وضمن خطة إقليمية مستدامة هي جزء من منهجية وطنية شاملة.

ومع كل الإعتبارات السابقة والواقع الذي أوجد هذه الظاهرة التي أصبح تطورها العشوائي والمستمر يؤثر على نمو المدينة وتوسعها، بالإضافة إلى وجود الدراسات القليلة لهذه الظاهرة والتي هي مجرد دراسات على مستوى تصميم عمراني دونما إعتبار للمستوى الإقليمي الشامل، والتي توقفت بدون سابق إنذار لتترك أمام هذا الواقع سلسلة من المشاكل العمرانية والخدمية والسكانية بين أيدي أصحاب القرار، الأمر الذي أصبح معه الواقع أمراً يجب الوقوف عنده وتسليط الضوء فيه على هذه الظاهرة التي أصبح فيها المفهوم يتناقض مع التطبيق، كل هذه الأمور أوجبت الرغبة في دراسة هذه الظاهرة بمفهومها الحقيقي والأصلي والمفهوم المثالي والمدروس، حيث أثارت العديد من التساؤلات:

- فما هي التأثيرات السلبية والإيجابية لهذه الظاهرة على كلاً من المدينة والريف وعلى الإقليم ككل؟
- وإلى أين ستصل هذه الدراسات إن تم رفع حق وقف التنفيذ عنها؟
- ما هي منعكسات هذا الواقع على اليوم وعلى المستقبل؟
- وما هي البدائل والأهداف التي يجب إيجادها وتوفرها؟
- هل وقائع هذه الظاهرة ومشاكلها مشابهة لوقائع المحاور العمرانية الأخرى الموجودة في المدينة؟
- هل يمكن تعميم الحلول فيها أم أن كل محور عمراني هو حالة خاصة في إستراتيجية حلوله؟
- ما هو تأثير هذا المحور على نمو المدينة والحركة التخديمية اليومية فيها؟

كل هذه الأسئلة مجتمعة وغيرها سيتم طرحها للنقاش في الفصلين القادمين...

١ -المحور الجنوبي (طريق / دمشق – درعا /):

(المحور الجنوبي) أو **(طريق / دمشق – درعا /)** أو **(الطريق الدولي الجنوبي)** أو **(طريق درعا القديم)**، كلها أسماء أطلقت على هذا المحور، والذي يعتبر جزء من تكوين مدينة دمشق وإقليمها. ويوضح المخطط [٦-١] موقع المحور الجنوبي بالنسبة لمدينة دمشق الكبرى. ويعتبر المحور الجنوبي من أول المحاور التي بدأت تتوسع في دمشق وتنمو منذ القرن الثاني عشر الميلادي، وتطورت من خارج حدود أسوار المدينة، كما ذكر في الفصل السابق، حيث إن أول توسع شهدته دمشق خارج أسوارها كان باتجاه شمال (قاسيون) – جنوب (الميدان).

١-١ -تعريف بالمحور:

يتميز المحور الجنوبي من دمشق لدرعا بأنه عبارة عن محورين رئيسين:

- **محور قديم:** يؤدي للأردن، وقد توضعت عليه اليوم الفعاليات التعليمية الخاصة. واكتسب عدة صفات منها:

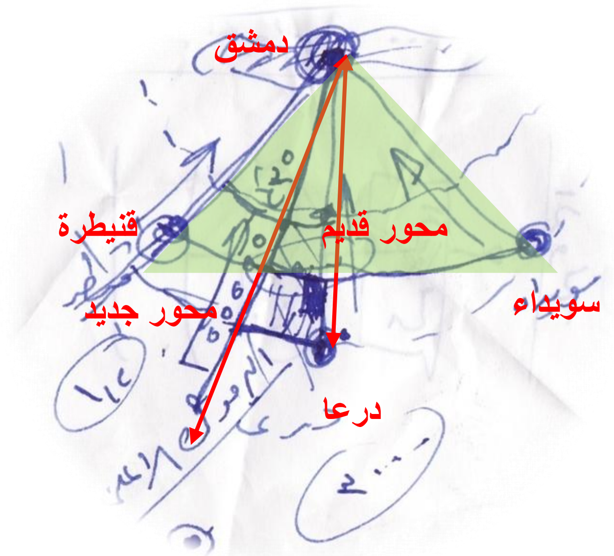
← محور زراعي صناعي بالإضافة إلى محور تعليمي.

وجود الآثار والمناطق التاريخية بالإضافة إلى أنه قد توضع عليه منتجع سياحي في بلدة جباب مما أكسبه صفة:

← المحور السياحي الأثري.

- **محور جديد:** ويؤدي لمدينة درعا. الشكل [٦-١].

ويوضح المخطط [٦-٥] مسار هذين المحورين حيث يمثل المسار باللون الأحمر طريق المحور القديم والمؤدي إلى المنفذ الحدودي الجنوبي نحو الأردن، بينما يمثل المسار باللون الأزرق إلى المحور الجديد نحو درعا.



الشكل [٦-١]: موقع كلاً من المحور (القديم والجديد).
المصدر: الباحثة.

١ ـ ٢ أسباب اختيار المحور الجنوبي:

هناك عدة أسباب لإختيار المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا) كظاهرة يتم فيها البحث عن الاختلاف ما بين المفهوم والتطبيق، وفيما يلي هذه الأسباب:

١ ـ الأهمية الاقتصادية والتجارية للمحور في الماضي من خلال الدور الذي لعبه طريق الحج فقد كان أقوى وأهم العوامل التي ساعدت في تحقيق هذه التبادلات الاقتصادية بين دول الشرق والغرب والمتوسط، وحتى يومنا الحاضر.

٢ ـ بحسب الدراسات التي أجرتها الوكالة اليابانية للتعاون التقني عام ٢٠٠٧ كما ذكر في الفصل السابق، فإن أهم محور عمراني في الأقاليم السورية هو المحور الذي يبدأ من حلب إلى درعا مروراً بدمشق، **وإن نقطة الربط الجنوبية بين دمشق ودرعا هي أقوى** من نقطة الربط الشمالية بين دمشق وحلب. المخطط [٥-١].

٣ ـ يرتبط الإقليم الجنوبي بالعاصمة وجوارها بشكل قوي.

٤ ـ المقترحات والتوجهات الجديدة على هذا المحور من الجهات المحلية والدولية.

٥ ـ التشجيع الاستثماري الحاصل اليوم نحو المنطقة الجنوبية.

١ ـ ٢ ـ ١ الأسباب التي أدت إلى تطور المحور:

إن الأسباب التي أدت إلى تطور هذا المحور كثيرة، نذكر منها:

١ ـ الهجرات الداخلية والخارجية من وإلى الإقليم.

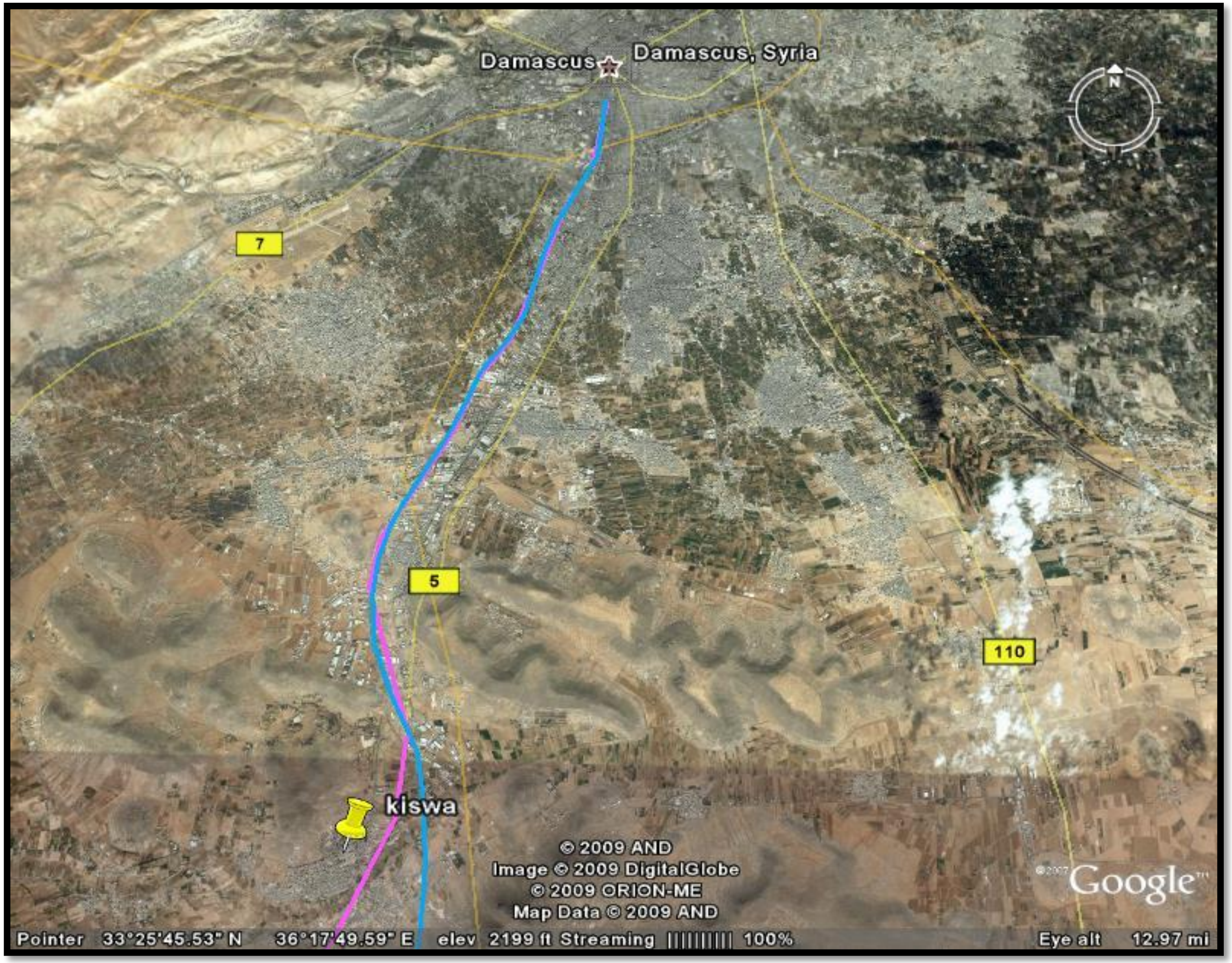
٢ ـ التطور الاقتصادي والتبادلات التجارية بين إقليم العاصمة والإقليم الجنوبي.

٣ ـ التنمية العمرانية المحيطية التي حصلت خارج أطراف المدينة الرئيسية.

٤ ـ تطور وسائل النقل والمواصلات وبعض الخدمات والمرافق.

٥ ـ الدور الرئيسي لطريق الحج في تطور ونمو هذا المحور والتبادلات التجارية.

٦ ـ إنشاء خط سكة الحديد الحجازي عام ١٩٠٨م وأهميته الإستراتيجية في تطور المحور.



المخطط [٦- ١]: المحور الجنوبي / طريق دمشق – درعا /
المصدر: Google Earth – بتصرف

٢ موقع المحور الجنوبي:

٢ ـ ١ موقع المحور الجنوبي بالنسبة لسورية:

إن هذا المحور هو جزء من محور وطني وإقليمي مهم يربط شمال وجنوب سورية كما ذكرنا، ولكن لكي نعرف سبب هذه الأهمية بالنسبة لسورية، فنحن بحاجة لنرى موقعه بالنسبة لها وللجوار الذي يرتبط بها، وباستطاعة هذا الجوار أن يضمن للمحور (إلى حد ما) أهمية قوية تتعلق بمقدرته الاقتصادية والإستراتيجية لسكان الإقليم وللبلاد المجاورة ومواردهم. لاسيما وأن الطبوغرافية وخطوط المواصلات الكبرى سواء القديمة والحالية أو التي ستنشأ في المستقبل القريب، تتبع الطرق تجمعات السكان وتسهل التوزيع للنشاط السكاني وحركة المواصلات.

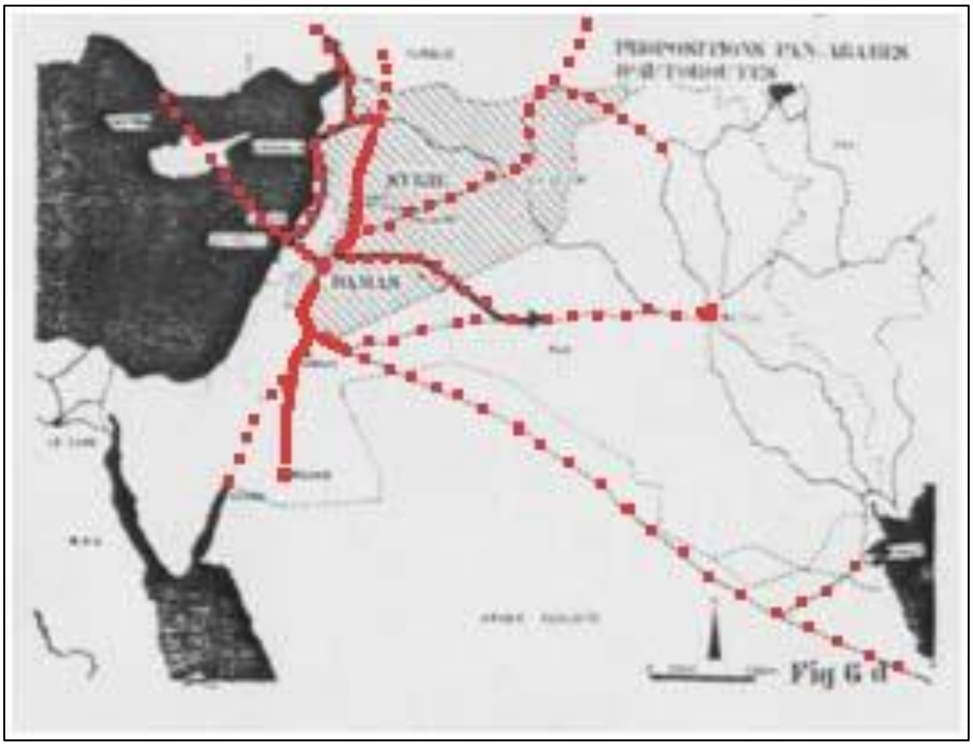
واليوم وبالرغم من محاولات رحلات الخط الحجازي المتواضعة والوضع الناقص لمجموع الطرق، فما زالت سورية لا تستطيع أن تلعب دورها كاملاً كقاعدة انطلاق اقتصادية لكل الجوار المحيط، ولكن بفضل مركز العاصمة السورية فيمكن الاستفادة من مرافئ السواحل الشمالية ومرافئ بيروت، رغم الصعوبات الجغرافية إذ أن دمشق بربطها مع المحور الجنوبي الذي يؤمن الاتصال مع الدول الجنوبية المجاورة (الأردن، السعودية، الكويت والبحرين) فهي بدورها تؤمن الطريق نحو سواحل البحر المتوسط والاتصال بأوروبا وتركيا وإلى الاتحاد السوفيتي (إلى حد ما)، وبالمواصلات الأقل كلفة. وتكون دمشق لعمليات التبادل التجاري مركز مرور أسرع من قناة السويس في بعض الأحيان.

وفيما يتعلق بمخطط الطرق الكبرى العربية المحددة باتفاقية ٩-١٢-١٩٥٩م والمعقودة بين الجمهورية المتحدة ولبنان والأردن والسعودية، فبوسع المحور الجنوبي أن يدعم دمشق كنقطة انطلاق في الشرق الأوسط وما بعده. فالطريق العربي الشمالي (حلب – دمشق – عدن) يتصل **بالطريق الأوروبي رقم [ب٥]- (B5)**، والذي ينطلق من لندن ويمكن تمديده حتى أنطاكية. المخطط [٦-٢]

إن هذا المركز الجغرافي والاستراتيجي (**يمنح المحور الجنوبي اليوم حظاً لا مثيل له**) وتتوقف الاستفادة من المحور على مدى استمرار حيويته وخطط تنميته إذ يجب أن يكون نقطة التقاء بين كلاً من قارة آسيا وأوروبا، وبين أفريقيا وآسيا، وطريقاً للنقليات حول حوض البحر المتوسط والدول الجنوبية. ولهذا المحور وظيفة خارج إقليم دمشق الكبرى وهي تقوية الربط بين الإقليم الجنوبي والأقاليم الأخرى في الشمال والشرق والربط الدولي. المخطط [٦-٣] ويوضح موقع المحور الجنوبي بالنسبة لسورية والدول المجاورة.



المخطط [٦-٢]: الطريق العربي الشمالي واتصاله بالطريق الأوروبي (B5).
المصدر: Google Earth- بتصرف.



المخطط [٦-٣]: موقع المحور الجنوبي بالنسبة لطرق جوار سورية.
المصدر: تقرير ايكوشار، ج.بانشويا، ١٩٧٣م، ص ١٢، (بتصرف).

٢ ـ ٢ موقع المحور الجنوبي بالنسبة لإقليم دمشق:

بالنسبة لإقليم دمشق فيقع المحور الجنوبي:

- بين **إقليمين عمرانيين**؛ (إقليم دمشق الكبرى والإقليم الجنوبي).
- وبين **حوضين مائيين**؛ (بردى واليرموك).
- وبين **إقليمين زراعيين**؛ (الغوطة وحوران).

وفيما يلي موقع المحور بالنسبة لكلاً منهم:

٢ ـ ٢ ـ ١ بين إقليمين عمرانيين:

يقع المحور بين إقليمين عمرانيين هما: **(إقليم دمشق الكبرى والإقليم الجنوبي)؛**

أما **إقليم دمشق الكبرى** فسبق التحدث عن تحديده [١]؛ وأما **الإقليم الجنوبي** والذي يأخذ صفة الإقليم الزراعي والسياحي الأثري، فكان النشاط الزراعي يتمركز فيه على محور يربط بين مدينة السويداء ومدينة القنيطرة في منطقة (اليرموك الأعلى)، وفيما يلي يوضح الجدول [٦-١] صفات الإقليم الجنوبي. ويمكن لنا أن نستنتج من خلاله صفة **الإقليم الجنوبي الزراعي وإقليم العاصمة** ويتمتع بالصفة السياسية والإدارية والاقتصادية والصناعية والزراعية والسياحية أيضاً، وكيف هو موقع هذا المحور الاستراتيجي بين هذين الإقليمين. ويوضح المخطط [٦-٤]: موقع المحور بالنسبة للإقليمين دمشق الكبرى والإقليم الجنوبي، والتجمعات العمرانية الواقعة عليه. ومسار هذان الطريقان (القديم والجديد) ضمن حدود هذين الإقليمين في المخطط [٦-٥].

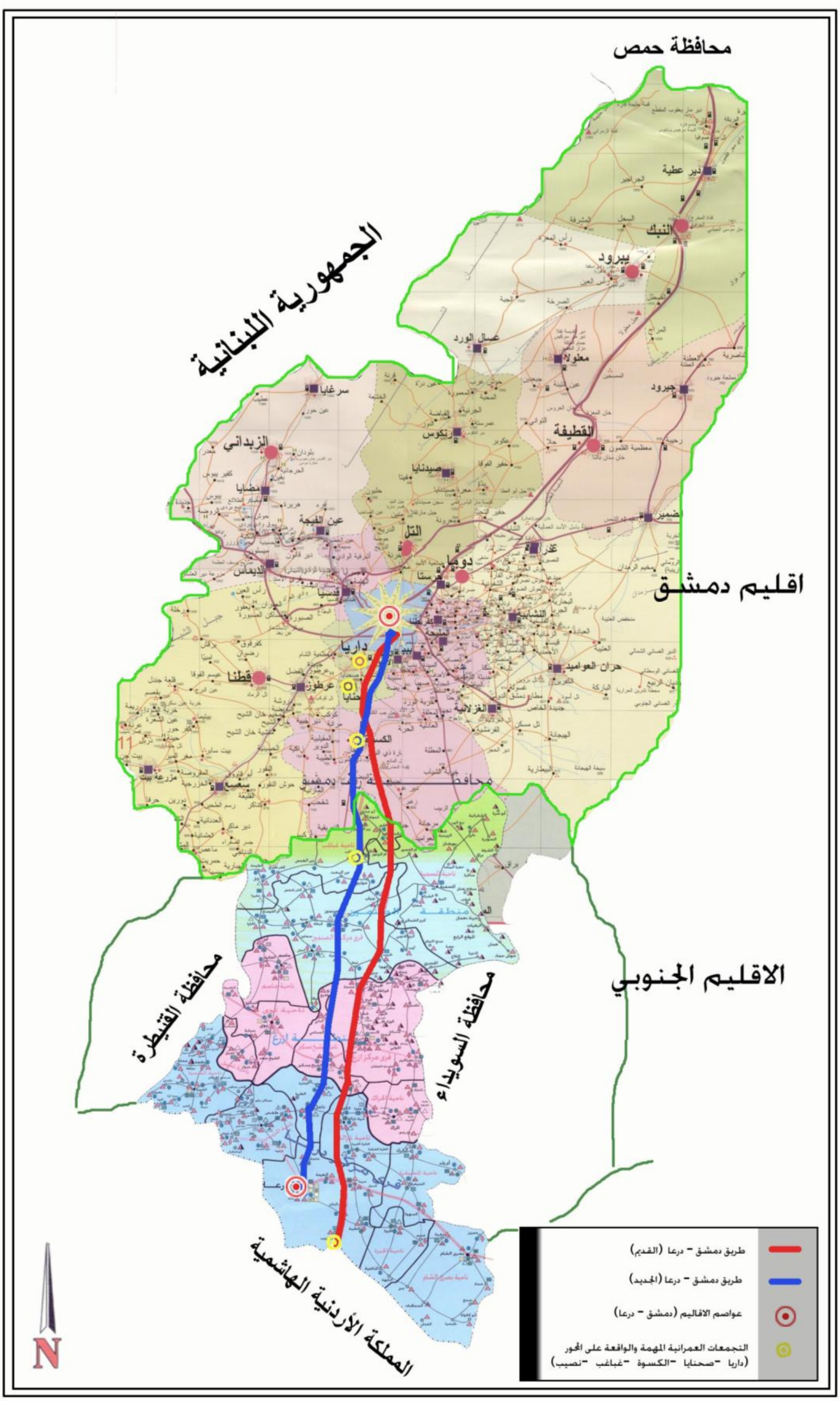
	الإقليم الجنوبي
تعريفه	إن الإقليم الجنوبي يتكون من ثلاثة محافظات رئيسية هي السويداء، درعا والقنيطرة، وتبلغ المساحة الإجمالية لهذا الإقليم ١١,١٤٠كم٢، ويشكل حوالي ٦% من إجمالي المساحة في سورية. إن عدد السكان في الإقليم هو (١,٢٢٣,٣٢٦) نسمة، بحسب إحصاء ٢٠٠٤، ويشكلون ٦,٨% من عدد سكان سورية. ويعتبر الإقليم عموماً البوابة الجنوبية لسورية وذلك للقادمين من الأردن والسعودية، ولحركة الترانزيت بين لبنان والأردن والسعودية، وتملك القنيطرة موقعاً استراتيجياً على طول الطريق من فلسطين والأردن ولبنان وسورية عبر التاريخ. وبغض النظر عن الأراضي الصحراوية والشبه صحراوية في الجزء الشرقي من السويداء، فإن الإقليم لديه أراض ممتدة متنوعة في التربة البركانية في جبل العرب، ويوجد في شرق مرتفعات الجولان في الغرب أعلى مرتفع عن سطح البحر في سورية وهو جبل الشيخ من سلسلة جبال الحرمون.
الأراضي والمصادر المائية	وتبلغ مساحة الأراضي القابلة للزراعة في هذا الإقليم ٤٢١,٠٠٠ هكتار، ويوجد فيه ما يعادل ٦٤% أراضي مزروعة، ولكن الإقليم الجنوبي ليس غنياً بالمصادر المائية.
الاقتصاد	يوجد في الإقليم حوالي ٦% من إجمالي الصناعات في سورية وتتواجد بشكل رئيسي في درعا والسويداء. ويوجد في درعا مناطق تنمية جديدة قرب الحدود مع ريف دمشق، وقد أنشئت فيها المصانع على طول الطريق السريع وتضم صناعات كيميائية وصناعات السيراميك، وقد تأسست حديثاً عدة جامعات خاصة على طول الطريق في المنطقة.
سياحياً	يعتبر الإقليم منطقة سياحية رئيسية في سورية ويوجد فيه مدينة شهبا، كما يوجد في بصرى أشهر مدرج روماني أثري، ويتوقف الخط الحديدي الحجازي هناك.
العوامل الديموغرافية	واجهت درعا هجرة داخلية في الفترة ما بين (١٩٩٥-٢٠٠٥) بينما واجهت القنيطرة هجرة خارجية واضحة، وقد كانت الوجهة الرئيسية للهجرة الخارجية من السويداء والقنيطرة محافظتي دمشق وريف دمشق.
عوائق التنمية	١ ـ يعتمد تطوير الزراعة بشكل أفضل في الإقليم الجنوبي على تحسين الأرض وإدارة المياه. ٢ ـ إن مصادر المياه سوف تصبح العائق الرئيسي للتنمية الإجمالية في محافظة درعا، وإن تخصيص المياه الجوفية يحتاج إلى تخطيط وعناية كبيرة. وإن نجاح تجربة توفير المياه التي تتم الآن سوف تقدم حلاً للتنمية الريفية والحضرية في درعا. ٣ ـ تفتقد مدينة درعا لعوامل التوظيف المرتكزة على الأساس السياحي بالرغم من وجود الكثير من الفنادق والمطاعم. ٤ ـ بعض الطرق التي تربط المواقع السياحية وتفريعات الخط الحديدي يمكن أن تحتاج لأعمال تحسين أفضل.

الجدول [٦-١]: خصائص الإقليم الجنوبي.

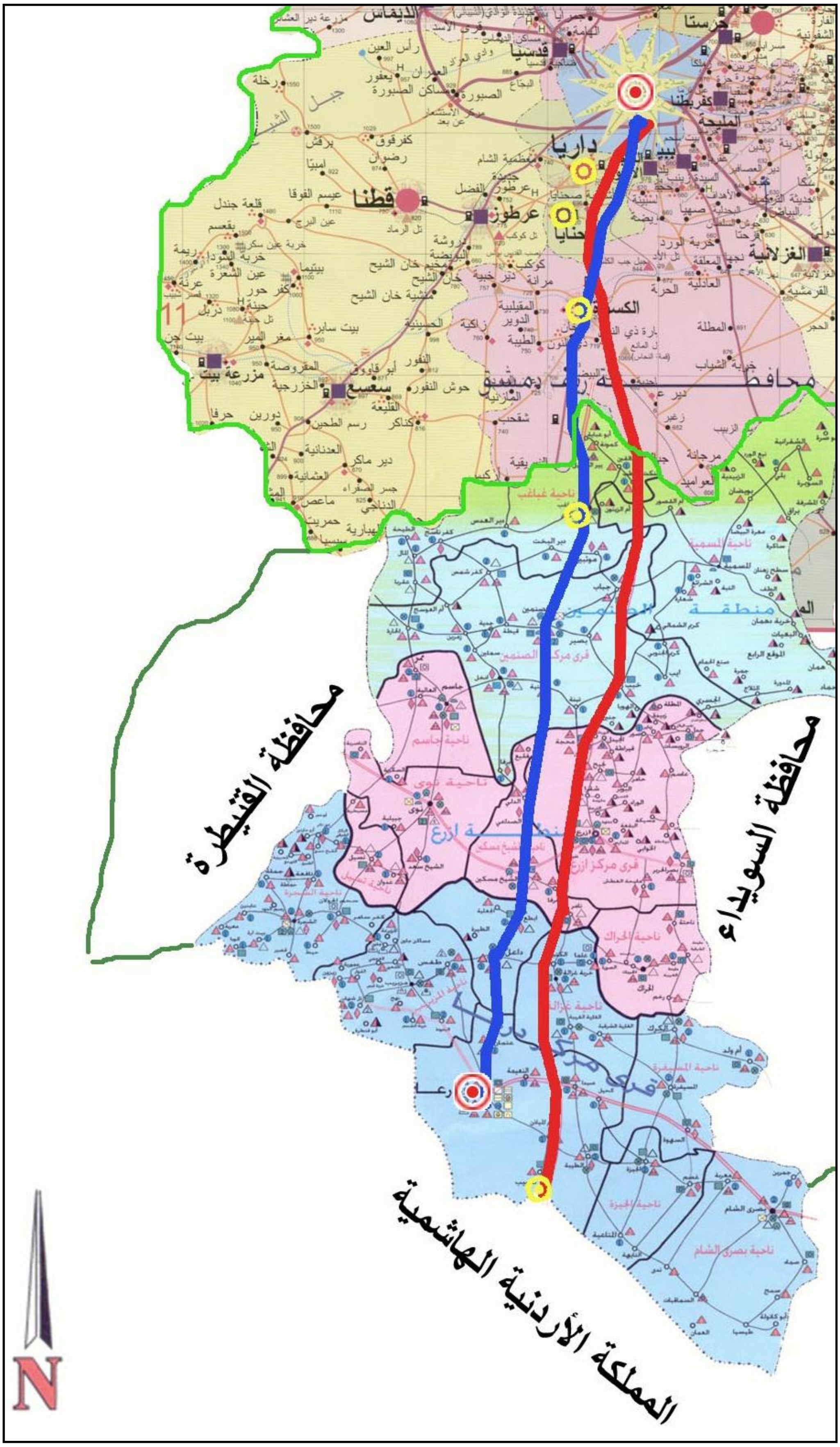
المصدر : تقرير الجايكا، مسودة التقرير النهائي، المجلد ٢، تقرير المخطط التنظيمي، الفصل٢، ص ص (١٩-٢٢) - بتصرف.

---

[١] انظر الفصل الثالث – إقليم دمشق الكبرى.



المخطط [٦- ٤]: موقع المحور الجنوبي بالنسبة للإقليمين (دمشق الكبرى والجنوبي) والتجمعات العمرانية الواقعة عليه.
المصدر: خرائط الندّاف – وخرائط وزارة الإدارة المحلية - بتصرف.



المخطط [٦- ٥]: مسار المحور الجنوبي ضمن حدود الإقليمين (دمشق الكبرى والجنوبي) والتجمعات العمرانية المحيطة به.
المصدر: خرائط النذّاف وخرائط وزارة الإدارة المحلية - بتصرف.

ويوضح كلاً من الجدولين التاليين إستراتيجية التنمية في كلاً من إقليم دمشق الكبرى والإقليم الجنوبي ونقاط القوة والضعف لكلاً من الإقليمين:

الإقليم	استراتيجيات التنمية
إقليم دمشق الكبرى	- الحفاظ على الأراضي الزراعية وخاصة الغوطة - تحجيم النمو للتجمعات السكانية القائمة - إنشاء ضواحي جديدة مكتفية ذاتياً وتنشيط المراكز الحضرية - تنشيط تنمية مراكز النمو الريفية - الحد من التلوث وتحسين الوسط المحيط
الإقليم الجنوبي	- تطوير شبكة الطرق الإقليمية وتحسين الروابط الاقتصادية مع الجوار - توفير الخدمات العامة وفق التسلسل الهرمي لمناطق الإقليم - تنمية الصناعة في الإقليم على أساس الصناعات الصغيرة - تنمية القطاع الزراعي باعتباره مستقبل الإقليم - تطوير مؤشرات التنمية البشرية وتقديم الدعم للمراكز الحضرية

الجدول [٦-٢]: إستراتيجية التنمية في الإقليمين (دمشق الكبرى والجنوبي).
المصدر: بركات، حسام، "التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، الأقاليم التخطيطية وآفاق التنمية فيها"، ٢٠٠٧م.

الإقليم	نقاط القوة	نقاط الضعف
إقليم دمشق الكبرى	- حجم سكاني كبير. - موارد سكنية كبيرة. - قاعدة صناعية متطورة. - قطب تنموي رئيسي (العاصمة)	- أراضي زراعية محدودة - ضعف الموارد المائية - انتشار مناطق السكن العشوائي - ارتفاع مستوى التلوث
الإقليم الجنوبي	- أراضي زراعية خصبة - مواقع سياحية وأثرية هامة - موارد مائية جيدة - موقع إقليمي هام	- نشاط زراعي تقليدي - قاعدة صناعية ضعيفة - ضعف البنى التحتية - تدني مستوى الخدمات

الجدول [٦-٣]: نقاط القوة والضعف كل من الإقليمين (دمشق الكبرى والجنوبي).
المصدر: بركات، حسام، "التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، الأقاليم التخطيطية وآفاق التنمية فيها"، ٢٠٠٧م.

٢ ٤ ٤ بين إقليمين زراعيين:

يقع المحور بين إقليمين زراعيين، وهما إقليم الغوطة وحوران.

- **إقليم الغوطة وإقليم حوران:**

كانت الغوطة وحوران هما الرديفان الزراعيان والوحيدان في دمشق وريفها، وكلاهما **"انقرض"** اليوم تقريباً، والسبب في ذلك يعود لعدة عوامل؛ أهمها: هجوم التركز السكاني، والتوسع العمراني على حساب الأراضي الزراعية، وتسببها في تلاشي وفقد جزء كبير من هذه الأراضي، وندرة المياه وقلة الأمطار.

أولاً / إقليم الغوطة الزراعي:

والغوطة: وجمعها غيطان وأغواط، حيث اشتق اسم الغوطة من الغائط المطمئن من الأرض،[١] وقال ابن الأعرابي: الغوطة هي مجمع النبات، وتحوي الكثير من القرى[٢] والبلدات. [٣] المخطط [٦-٦]. وتحولت الغوطة في السبعينات من أراضي زراعية إلى منازل تتسع بها دمشق لتتحول إلى عاصمة كبرى.

ويمثل **إقليم الغوطة** المنطقة الأهم، وقد قُسِّم إقليم الغوطة إلى **ثلاث** مناطق رئيسية:

- **المنطقة A:** وهي المنطقة الملاصقة تماماً للمدينة، والتي تتعرض للزّحف العمراني العشوائي، ويتوقع أن هذه المنطقة ستختفي خلال الفترة القريبة القادمة وتتحول إلى مناطق سكنية (عشوائية) على الأغلب، وذلك إن لم يتم اتخاذ الإجراءات السريعة والعاجلة.
- **المنطقة B:** وهي تمثل حالياً الجزء الممكن إنقاذه من الغوطة، بشرط تطبيق بعض الإجراءات التي تحد من التوسع الأفقي للسكن، وتنظم أعمال الري والزراعة.
- **المنطقة C:** وتعتبر هذه المنطقة ذات أهمية أقل مقارنة مع المنطقة B فيما يتعلق بتوفر الشروط الملائمة للزراعة، إلا أنها غير معرضة لخطر التوسع السكني، مما يعطيها بعض الأهمية. [٤]

ثانياً / إقليم حوران الزراعي:

كانت **حوران** في العصور القديمة تدعى (أورانتيس). وسماها الآشوريون (حورانو) وتعني الأرض المجوفة. وكانت في العصر النبطي قد تألفت منها دولة (باشان) ومعناها السهول الخصبة. وعلى أرضها وقعت معركة اليرموك بقيادة خالد بن الوليد. وقد فتحها العرب قبل دمشق صلحاً. وتشتهر هذه المنطقة بتربتها ذات المنشأ البركاني وهي تربة موائمة للزراعة ولذلك كانت مخزن الحبوب في العصر الروماني. وفي حوران آثار الإنسان ما قبل التاريخ وفيها معابد وبرك وطرق وأقنية تعود إلى العصر الروماني والبيزنطي والإسلامي. [٥]

ويعزى فضل التنمية لإقليم حوران بمجمله من (جبال - سهول - هضاب وبادية شرقية) إلى القبائل القادمة من الجنوب الغربي. وأصبحت مساحات **حوران** التي كانت إقليم مرور للقطعان ومنطقة رعي صيفية **موقعاً زراعياً** شاملاً. [٦]

أما الهضبة الحورانية المعروفة " بالنقرة والجيدور" التي تمتد بين أمتان ومزيريب وبين درعا وغباغب فان أرضها تعرف بخصائص تختلف عن تلك التي يتمتع بها جبل حوران وطبوغرافيتها منبسطة نسبياً وأراضيها أكثر كثافة وأقل تحجراً وقليلة الأمطار ونادرة الينابيع. [٧] المخطط [٦-٧].

---

[١] علي، محمد كرد، "غوطة دمشق"، ص٩.

[٢] وفيما يلي أسماء بعض قرى الغوطة: (**الأشرفية** – الإفتريس- بالا- **ببيلا**- برزة – بلاس – البلاط – البويضاء – بيت سحم – بيت سوا – بيت قوفا – حجيرة – الحديثة – حرستا – حزة – حمورية – جوش الريحانية – جرمانا – جسرين – جوبر- الخيارة – **داريا** – دوما – دير بحدل – زملكا – زبدين – سبينة – سقبا – **صحنايا** – عربيل – عقرباء – عين ثرماء- القابون – **القدم** – قبر الست – كفر بطنا – كفرسوسة – المحمدية – المديرة – المزة – مسرابا – المليحة – يلدا).

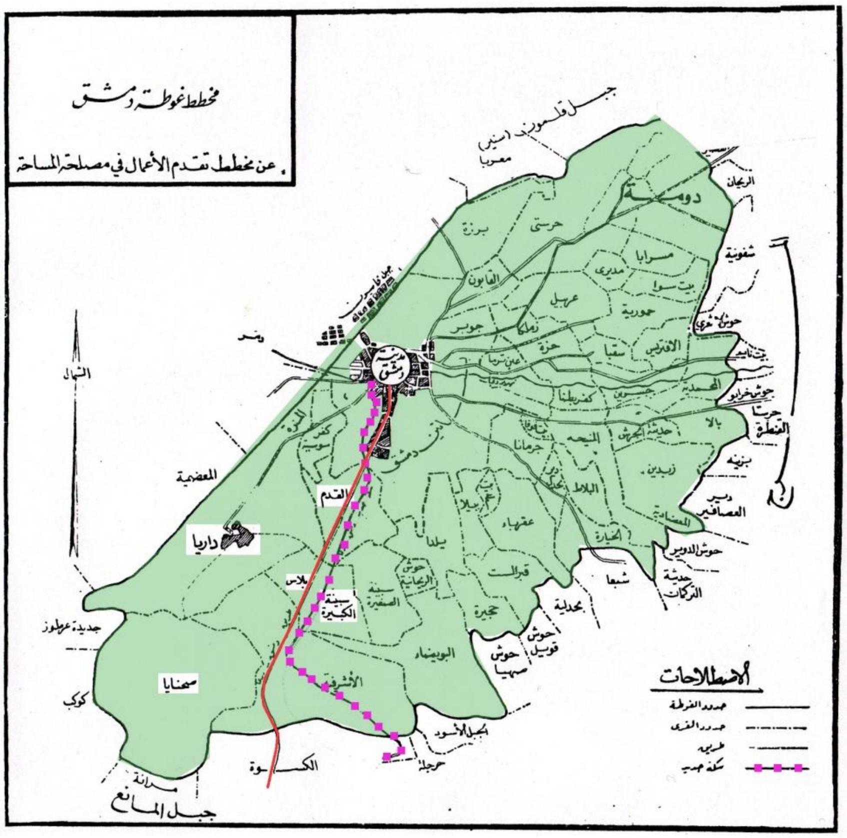
[٣] علي، محمد كرد، "غوطة دمشق"، ص ص ١٨-٢٠.

[٤] عابدين، عطفة، "تأثير التنمية الإقليمية على توجيه الامتداد العمراني للمدينة الأم (حالة مدينة دمشق)"، ٢٠٠٩م.

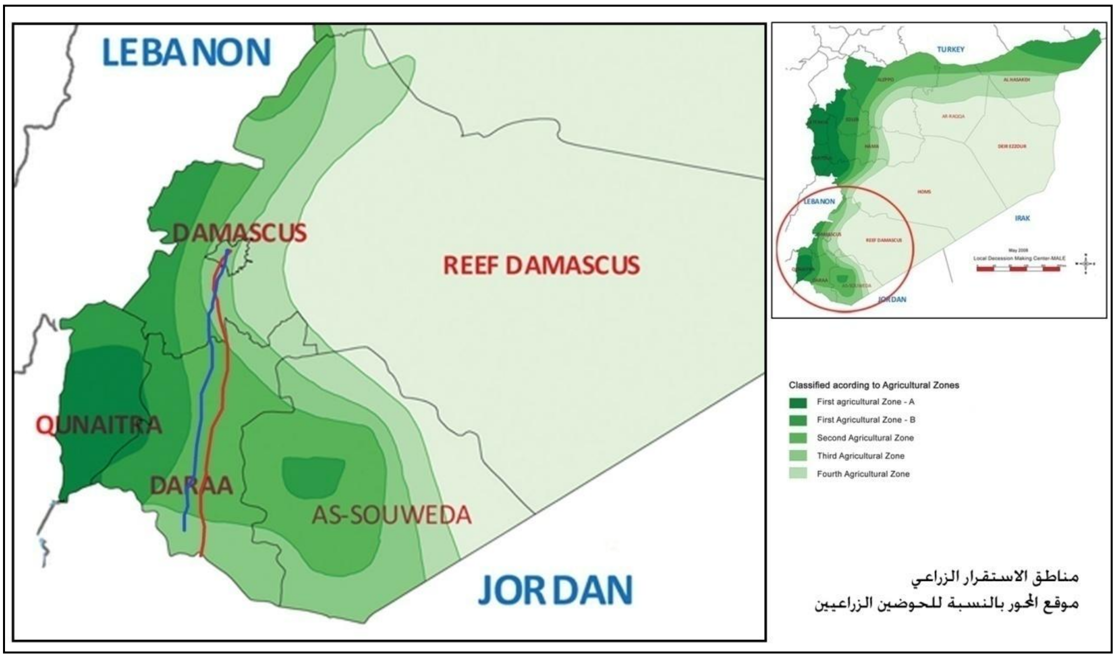
[٥] بهنسي، عفيف، "سورية التاريخ والحضارة (المنطقة الجنوبية)، محافظات: السويداء ودرعا والقنيطرة"، ص٥٤

[٦] مجموعة من الباحثين، إشراف: ج.م. دانتزر، "سورية الجنوبية – حوران (بحوث أثرية في العهدين الهلليني والروماني)"، تعريب: أحمد عبد الكريم، سالم العيسى، د. ميشيل العيسى، ١٩٨٨م، ص ٩٧.

[٧] مجموعة من الباحثين، إشراف: ج.م. دانتزر، (مرجع سبق ذكره)، ص ص ١٠٩- ١١٠



المخطط [٦- ٦]: مخطط غوطة دمشق.
المصدر: سورية الجنوبية (حوران)، ص٢٠٤ - بتصرف.



المخطط [٦- ٧]: موقع المحور الجنوبي بالنسبة للحوضين الزراعيين (الغوطة وحوران).
المصدر: خطة التنمية المكانية الإقليمية للمنطقة الشرقية، ٢٠٠٨، (MAM) – بتصرف.

٢ ٤ ٣ بين حوضين مائيين:

تقسم سورية إلى سبعة أحواض مائية وهي:

١ - حوض بردى والأعوج.	٢ - حوض الخابور ودجلة.
٣ - حوض الفرات وحلب.	٤ - حوض العاصي.
٥ - حوض الساحل.	**٦ - حوض اليرموك.**

٧ - حوض البادية. ويبين الجدول [٦- ٤] الظروف العامة لهذه الأحواض.

الرقم	اسم الحوض	المساحة (كم٢)	التوازن المائي (مليون م٣ / سنة)			المدن الرئيسية
			التوفر	الطلب	التوازن	
١	**بردى والأعوج**	٨,٦٣٠	١,١٢٣	١,٣٣٥	٢١٢-	دمشق
٢	**خابور ودجلة**	٢١,١٢٩	٢,٧٩٤	٤,٥٥٩	١,٧٦٥-	الحسكة
٣	**الفرات وحلب**	٥١,٢٣٨	٨,٣٦٣	٧,٧٧٧	٥٨٦	حلب والرقة
٤	**العاصي**	٢١,٦٢٤	٢,٨٧٢	٢,٧١٠	١٦٢	حماه وحمص
٥	**الساحل**	٥,٠٤٩	١,٥٧٥	٧٩١	٧٨٤	طرطوس واللاذقية
٦	**اليرموك**	٦,٧٢٤	٤٨٤	٥٢٧	٤٣-	درعا
٧	**البادية**	٧٠,٧٨٦	٢٤٣	١٢٩	١١٤	البادية السورية
المجموع		١٨٥,١٨٠	١٧,٤٥٤	١٧,٨٢٨	٣٧٤-	

الجدول [٦-٤]: وضع الأحواض السبعة في سورية.
المصدر: وزارة الري للعام ٢٠٠٣.

ويقع **المحور الجنوبي** بين حوضين مائيين مهمين، وهما: **(حوض بردى وحوض اليرموك)**، المخطط [٦- ٨]. ويقع كامل إقليم دمشق الكبرى في **حوض بردى والأعوج**، والإقليم الجنوبي في **حوض اليرموك**.

- **أولاً / حوض بردى والأعوج:**

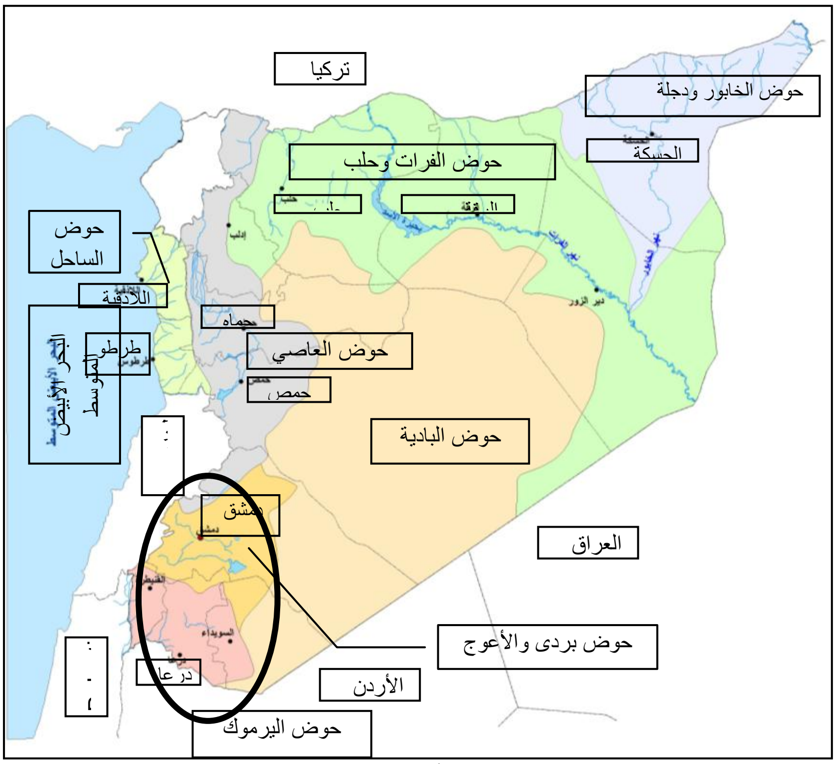
يغطي حوض بردى والأعوج منطقة محافظة دمشق ومنطقة الغوطة، ويوجد نقص حاد في مصادر المياه الطبيعية لهذا الحوض ولا تكفي للطلب الكبير.

- **ثانياً / حوض اليرموك:**

وأما **حوض اليرموك** فيقع في الجزء الجنوبي من الإقليم الجنوبي وتعتبر مصادر المياه فيه محدودة ولا تكفي للطلب.

ويمكن جعل الأحواض **(بردى والأعوج واليرموك)**؛ معتمدين على الذات في حال تمت إدارة الاستخدام البشري والزراعي للمياه بشكل مناسب. حيث تتم إعاقة الزراعة فيهم اليوم بسبب عدم كفاية المياه، وقد تم اقتراح لحل مشكلة نقص المياه الحاد بتحويل المياه من بيت جن.

ويجب جعل **الإقليم الجنوبي** الذي يتوافق مع **حوض اليرموك معتمداً على الذات** بالمياه بالرغم من ارتباط الإقليم القوي اقتصادياً مع العاصمة.



المخطط [٦- ٨]: الموقع الجغرافي للأحواض المائية السبعة في سورية وموقع المحور الجنوبي بين الحوضين؛ بردى واليرموك.
المصدر: تقرير الجايكا، مسودة التقرير النهائي، المجلد ٤، تقرير القطاعات، الجزء٧، الفصل٢، ص ٣.

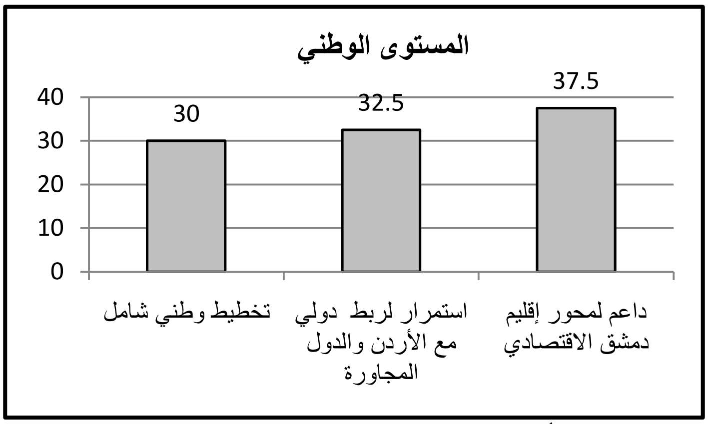
٣ أهمية المحور الجنوبي وأبعاده:

٣ ـ ١ أهمية المحور الجنوبي:

تكمن أهمية المحور الجنوبي على ثلاث مستويات تخطيطية (المستوى الوطني، المستوى الإقليمي والمستوى المحلي)، ولتوضيح أهمية هذا المحور بالنسبة لكافة المستويات، فقد أظهرت نتائج الاستبيان هذه الأهمية كما يلي:

- **على المستوى الوطني:**

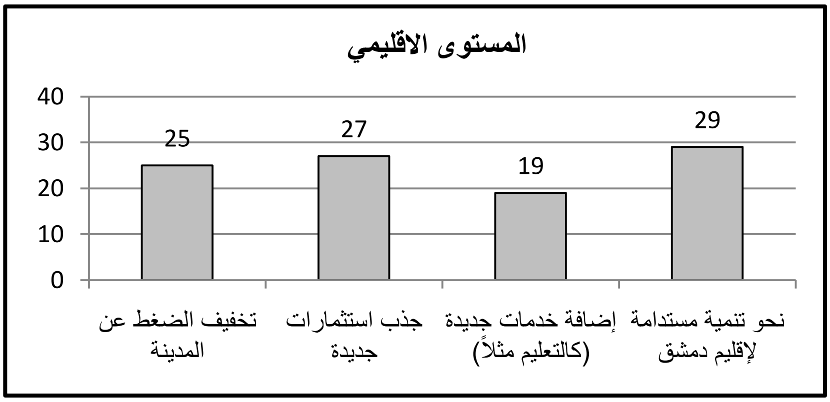
أكد البعض وبنسبة ٣٨% تقريباً أن المحور الجنوبي هو محور داعم للاقتصاد الوطني وخاصةً لإقليم دمشق الاقتصادي، بينما أكدت نسبة ٣٢% أنه استمرار لربط دولي مع الأردن والدول المجاورة، وبنسبة ٣٠% هو جزء من تخطيط وطني شامل. الشكل [٦- ٢].



الشكل [٦-٢]: أهمية المحور الجنوبي على المستوى الوطني.
المصدر: نتائج الاستبيان.

- **على المستوى الإقليمي:**

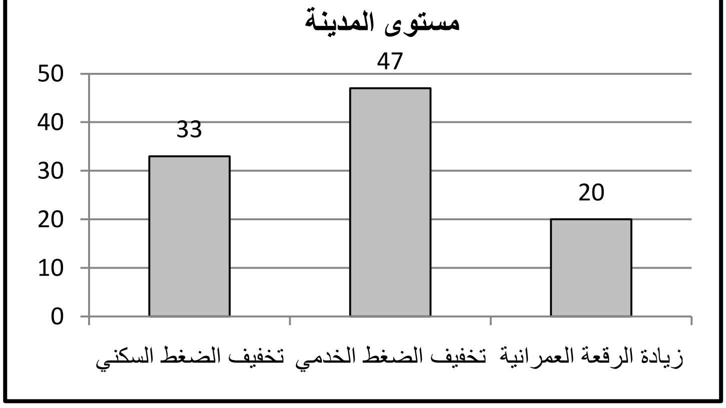
أكدت نسبة ٢٩% على أن المحور الجنوبي اليوم يعتبر أحد أهم الوسائل نحو تحقيق تنمية مستدامة للإقليم، بينما اعتبرت نسبة ٢٧% بأن المحور اليوم وسيلة للجذب الاستثماري في الإقليم، ووسيلة لتخفيف الضغط عن إقليم دمشق بنسبة ٢٥%، الشكل [٦- ٣].



الشكل [٦-٣]: أهمية المحور الجنوبي على المستوى الإقليمي.
المصدر: نتائج الاستبيان.

- **على المستوى المحلي:**

أما على المستوى المحلي فقد أكدت نسبة ٤٧% على أن المحور الجنوبي اليوم هو وسيلة لتخفيف الضغط الخدمي عن المدينة، بينما اعتبرت نسبة ٣٣% على أنه وسيلة لتخفيف الضغط السكاني، ويساهم وبنسبة ٢٠% في زيادة الرقعة العمرانية للمدينة. الشكل [٦ -٤].



الشكل [٦-٤]: أهمية المحور الجنوبي على المستوى المحلي.
المصدر: نتائج الاستبيان.

- **وفيما يلي بعض الأسباب التي تؤكد على أهمية المحور الجنوبي اليوم:**

١ - تكمن أهمية المحور الجنوبي اليوم كما ذكرنا؛ كونه **جزء من محور إقليمي وطني مهم جداً** يربط الجمهورية العربية السورية من شمالها إلى جنوبها، حيث يربط بين البوابة الشمالية لسورية من نقطة المنفذ الحدودي نحو تركيا ودول أوروبا عن طريق المحور الشمالي، والبوابة الجنوبية لسورية حتى المنفذ الحدودي الجنوبي نحو دول الخليج والأردن. المخطط [٥-١].

٢ - يقع على هذا المحور **أهم ثلاث مدن سورية** (حلب عاصمة الإقليم الشمالي، حمص ثالث المدن السورية ودمشق العاصمة السياسية والإدارية للجمهورية).

٣ - وتكمن أهميته في كونه **مدخل دمشق الأساسي** للمدينة للقادمين من المحافظات الجنوبية أو من خارج القطر سواء للسكن أو العمل أو للتبادل التجاري، حيث يحدد **هوية وجمالية مدخل المدينة** من جهة الجنوب.

٤ - يربط المحور بين دمشق وريفها ومدينة درعا، وبالتالي فهو **سبب في تنمية** كل هذه المحافظات والتجمعات العمرانية المحيطة فيه.

٥ - إن التبادلات الاقتصادية بين إقليم دمشق والإقليم الجنوبي ودول الجنوب ستعمل على **تقوية المحور اقتصادياً** وربطه مع محور إقليم دمشق الاقتصادي.

٦ - وجود الأراضي الزراعية في الغوطة وحوران.

٧ - وجوده بين إقليمين زراعيين وعمرانيين وحوضين مائيين – كما ذكرنا.

٨ - وجود خط سكة الحديد الحجازي فيه.

٩ - أحد محاور خطوط السير الكبرى الإستراتيجية والتجارية على مستوى سورية والوطن العربي، و**هو جزء من المحور الدولي (B5).**

١٠ - وتعود أهمية المحور الجنوبي اليوم في استقطاب عملية النمو العمراني للربط الجيد والسريع للأجزاء الجنوبية عن طريق شبكة الطرق السريعة والمتوفرة، **وقربه من العاصمة دمشق** مقارنة مع طريق دمشق – حمص.

١١ - **وجود المواقع السياحية** والآثار التاريخية في الجنوب والمتمثلة في مدينة بصرى المسجلة على قائمة التراث العالمي.

١٢ - الصفة الزراعية التي يتميز بها الإقليم الجنوبي وخصوبة الأرض والصناعات اليدوية وتوفر اليد العاملة.

١٣ - وجود استعمالات جديدة على هذا المحور اليوم مثل **الخدمات التعليمية** متمثلة بالجامعات الخاصة التي وجدت حديثاً بالإضافة إلى بعض المدارس الخاصة والتي خرجت من مدينة دمشق القديمة في خطة لتطوير المدينة مرورياً وتخفيف الإزدحام عنها، وأغلبها قد توضع على المحور الجنوبي.

١٤ - **الإمكانيات المستقبلية** في حال تم تنفيذ مشروع المتحلق والطريق العربي الجنوبي والذي يربط الأقاليم الوسطى والجنوبية والشمالية بمدينة دمشق.

١٥ - بالإضافة إلى تزايد أهمية هذا المحور إن تم إستجرار المياه من بيت جن أو من السواحل الشمالية ضمن خطة لتوفير مصادر المياه.

٣ ـ٢ أبعاد المحور الجنوبي:

تتمثل أهمية المحور (التاريخية والعمرانية) في تجسيده للأبعاد التالية:

٣ ـ٢ ـ١ البعد الإقليمي:

يمثل المحور للمدينة بعداً إقليمياً مهماً فهو جزء من محور وطني إقليمي شامل يربط سورية شمالها بجنوبها وبوابة المنافذ الحدودية فيها. وهو بموقعه بين الإقليمين الجنوبي ودمشق يربط مراكز المدن والتجمعات والوحدات الإدارية بعضها ببعض كشبكة واحدة.

٣ ٢ ٢ البعد الديني:

يتمثل البعد الديني للمحور في قوافل طريق الحج والتي كانت تتشكل على قافلتين؛ الأولى، في دمشق (قافلة الحج الشامي)، والتي تجمع الحجاج الوافدين من الأناضول وفارس، والثانية، في القاهرة (الحج المصري)، والتي تجمع الحجاج الوافدين من المغرب، وبالنسبة لقافلة دمشق كانت تتشكل بالقرب من قلعة دمشق وتتجه نحو الجنوب عند حي الميدان ثم إلى القدم، مزيريب... ، ومنها إلى الحجاز.[١]

٣ ٢ ٣ البعد الاقتصادي والتجاري:

كان لطريق الحج الدور الأساسي في تبادل البضائع التجارية وساهم في التطوير الاقتصادي وافتتاح خط سكة الحديد الحجازي إلى الحجاز، حيث كان يطلق عليه (طريق التبادلات التجارية) أو (الطريق التجاري) أو (المحور الاقتصادي)، وكانت تجارة الحبوب من حوران أحد أهم أسباب تنشيط محور التجارة من حوران إلى الميدان، وكان مرور قافلة الحج في دمشق يبعث في المدينة حركة اقتصادية وتجارية نشيطة لتبادل البضائع[٢]. وأصبحت القوافل التجارية تحمل البضائع والسلع من مختلف بلدان العالم لتنجز بذلك أعظم المبادلات التجارية والاقتصادية في التاريخ.

٣ ٢ ٤ البعد السياسي والاستراتيجي:

يحمل المحور الجنوبي في طياته الكثير من الأحداث السياسية التي مرت على مراحل تطوره الزمنية وأكسبته أهمية تاريخية، سياسية وإستراتيجية، وذلك نظراً لموقعه المهم والذي يربط فيه سورية مع دول الجنوب والقرب من قناة السويس إلى طريق الحجاز. فمنذ أيام الرومان الذين جعلوا من حوران (درعاً) يقي جناح الإمبراطورية الجنوبية من غزوات عرب الجزيرة والفرس وضموها إلى المقاطعات العربية، إلى زمن الدولة العثمانية والتي استفادت من الطريق لنقل جيوشها وعدتها وعتادها وتواصل الانتشار العسكري، لتتمكن من توسيع رقعتها الجغرافية قدر الإمكان، إلى أيام الفرنسيين الذين استخدموا المحور للتصدي للأحرار والدفاع عن خط المدينة الجنوبي لما يحكمه من **(بعد عسكري)**، وحتى يومنا هذا، وما زال المحور الجنوبي يمارس نفوذه السياسي والإستراتيجي على الإقليم والقطر ككل فهو بوابة المنفذ الحدودي الجنوبي، بالإضافة إلى قربه من مواقع عسكرية قرب مرتفعات الجولان، وأخيراً وجود بعض المواقع الأمنية والعسكرية في منطقة الكسوة، كخط حماية ودفاع من جهة الجنوب عن المدينة.

٣ ٢ ٥ البعد المروري:

ويتمثل البعد المروري للمحور في الطريق المروري الدولية والسريعة بالإضافة إلى وجود الحدث المروري الأهم في تاريخ هذا المحور وهو إنشاء خط الحديد الحجازي عام ١٩٠٨م [٣] وأهدافه والمراحل التي مر بها والتي أثرت على التطور المروري للمحور، ونظراً للتطور الذي يشهده الاقتصاد الوطني في مختلف الجوانب التجارية والزراعية والصناعية والسياحية والذي يهدف لتشكيل نقلة نوعية في القدرة الإنتاجية السورية ككل وبإعتبار السكك الحديدية من أحد أهم وسائل النقل التي تستطيع مواكبة ودعم هذا التطور فكان لابد من الاهتمام بها لتلبي كافة الطموحات المطلوبة لربط سورية داخلياً مع الدول المجاورة بشبكة من الخطوط الحديدية ذات نوعية مستقبلية.[٤]

إن **البعد المروري** للمحور هو أحد أهم الأبعاد العمرانية إن لم يكن أكثرها أهمية، فهو السبب في تفعيل التبادلات التجارية والإنتشارات العسكرية وتقوية الربط الإستراتيجي وتفعيل الخدمات بين التجمعات، والكثير من العوامل التي يعتبر البعد المروري فيها عاملاً رئيسياً.

---

[١] مارينو، بريجيت، "حي الميدان في العصر العثماني"، ترجمة: ماهر الشريف، دار المدى للثقافة والنشر، ط١، ٢٠٠٠م، ص ١٩.

[٢] مارينو، بريجيت، "حي الميدان في العصر العثماني"، ص ص ١٠٤ - ١٠٨

[٣] يستعرض الملحق رقم [٦] تاريخ إنشاء الخط الحديدي الحجازي، أهميته، أهداف إنشاءه، والمراحل التي مر بها.

[٤] فهد، وسام فؤاد، "دراسة الوضع الراهن لمحطات خط (دمشق – سرغايا)"،كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، ٢٠٠٥-٢٠٠٦، ص١.

٤ -دراسة ظاهرة المحور الجنوبي

٤ -١ منهجية دراسة المحور الجنوبي:

لقد تم اعتماد منهجيتين في دراسة المحور الجنوبي ضمن البحث:

- **منهجية إقليمية:**

وتستند هذه المنهجية إلى دراسة المحور الجنوبي بشكل كامل من حدود مدينة دمشق إلى درعا، أي من العقدة الثامنة في المتحلق الجنوبي وحتى مركز الحدود "نصيب"، **كمحور إقليمي متكامل**. ويبلغ طول هذا المحور (١١٠) كم تقريباً.

- **منهجية عمرانية:**

وتستند هذه المنهجية على دراسة جزء من المحور الجنوبي ومدى تطبيق مفهوم **(سياسة محاور التنمية)** عليه، بالإضافة إلى تسليط الضوء على المشاكل والواقع العمراني فيه، حيث يبدأ هذا المحور من العقدة الثامنة في المتحلق الجنوبي وحتى عقدة جسر الكسوة، بطول يبلغ حوالي [١٦كم] تقريباً.

وفي كلا المنهجين لم يتم تحديد عرض محدد لحدود دراسة المحور، وذلك بهدف دراسة المحيط الحيوي للمحور كدراسة شاملة لتشمل حدود التجمعات العمرانية المحيطة، فسيتم دراسة المحور بأجزائه ووقائعه كاملةً.

٤ -٢ تقسيم أجزاء المحور:

وقدُقسِّمت دراسة المحور الجنوبي إلى ثلاثة أقسام وذلك بهدف تسهيل دراسة المحور فقط لا غير، ولا يقصد من هذا التقسيم أي فصل عمراني أو إقليمي للمحور، فالمحور جزء كامل لا يتجزأ لا بتقاطعاته ولا باستعمالاته.

وبالنسبة لأجزاء هذه التقسيمات، فقد طرح هذا التساؤل ضمن الاستبيان لتقدير مدى الحاجة لتقسيم المحور أحياناً حتى يخدم الدراسة الإقليمية، فأظهرت النتائج أن نسبة ٧٨% موافقة على هذا الطرح مقابل ٢٢% غير موافقة. الشكل [م١-١٨]، الملحق رقم [١]. وأن **المعايير والوسائل التي يفضل التقسيم بناءً عليها** تختلف وتتدرج في أهميتها فأظهرت النتائج أن نسبة ٣٢% أن (المحددات الطبيعية والمحددات غير الطبيعية) هي الأفضل لتحديد أسلوب هذا التقسيم، بينما فضلت نسبة ٢٨% التقسيم استناداً إلى استعمالات الأراضي، واعتمدت نسبة ٢٠% على وجود العقد المرورية، بينما أعطت نسبة ١٢% التقسيم الأفضل للحدود الإدارية. الشكل [م١- ١٩]، الملحق رقم [١].

ويمكن استخدام أكثر من أسلوب أو الجمع بين أسلوبين في تحديد تقسيمات المناطق بهدف تسهيل الدراسة التخطيطية.

واعتمد في تقسيم المحور الجنوبي (في الدراسة الخاصة بالبحث) على العقد المرورية والحدود الإدارية، وتم تقسيم المحور كالتالي:

- **المنطقة [A]:** وتبدأ حدودها من العقدة الثامنة في المتحلق الجنوبي إلى الحدود الإدارية لمدينة دمشق، ويبلغ طولها تقريباً [٥,٥ كم]. وتأخذ المنطقة A صفة / المنطقة التنظيمية /.
- **المنطقة [B]:** من الحدود الإدارية لمدينة دمشق وحتى عقدة جسر صحنايا، ويبلغ طولها تقريباً [٤,٥كم]. وتأخذ هذه المنطقة صفة / المنطقة الزراعية (الغوطة) /.
- **المنطقة [C]:** من عقدة جسر صحنايا إلى عقدة جسر الكسوة، ويبلغ طول المحور فيها [٦ كم] تقريباً. وتتخذ المنطقة C صفة / المنطقة الزراعية الصناعية /. المخطط [٦-٩].

ويبلغ عرض الطريق المروري تقريباً بين ٣٠ – ٤٠م للمحور الجنوبي، تتدرج عروضه بين الأجزاء الثلاث.

هناك تأثير قوي جداً للحدود الإدارية لمدينة دمشق على **تنظيم مشروع المحور الجنوبي وتنمية هذا المحور**، فبالرغم من أن رقعة الحدود الإدارية لمدينة دمشق أصغر من رقعة مخططها التنظيمي، إلا أنها ذات تأثير قوي جداً على كل المشاريع التنظيمية والتنموية والتي هي جزء من تكوين المدينة، وهذا ما أكد عليه الخبراء والباحثين بنسبة ٦١%، بينما أكد البعض على أن تأثير هذه الحدود قد يكون متوسط بنسبة ١٧%، وبنسبة ١٣% تأثير ضعيف، بينما أكدت نسبة ٩% على عدم وجود أي تأثير واضح للحدود الإدارية للمدينة والريف على تنظيم مشروع المحور الجنوبي وتنميته. وإن كان هذا صحيحاً؛ أليس هناك حدود للمناطق التنظيمية تتأثر بتأثر حدود المناطق الإدارية وقوانينها وتشريعاتها ونظام بنائها، وأن هذا التأثير مرتبط ارتباطاً وثيقاً بمدى تقديم الخدمات للفعاليات الموجودة عليه أو للعناصر والوحدات الإدارية المحيطة به. الشكل [م١- ٢٤]، الملحق رقم [١].

ومن الممكن القول **إن هذا التأثير قد يقل أو يضعف في حال تم تطوير قانون الإدارة المحلية**، بالإضافة إلى تطوير خطط التنمية المحلية وفق الخطط الخمسية، وضرورة إيجاد إدارة مشتركة.

٤ ٣ التجمعات العمرانية الواقعة على المحور:

تتقدم التنمية العمرانية والصناعية نحو درعا والسويداء على امتداد الطريق السريع وتتمركز في الكسوة، وتتألف من التجمعات العمرانية والوحدات الإدارية التالية:

(الميدان – القدم – داريا - ببيلا – الحجر الأسود – يلدا – السبينة – صحنايا – أشرفية صحنايا – الكسوة – خان دنون – منكت الحطب – جباب – خربة غزالة – الغاربة الغربية وأخيراً نصيب / منطقة المنفذ الحدودي الجنوبي/)، هذا بالنسبة **للطريق القديم**.

وأما بالنسبة **للطريق الجديد**، وبعد مفرق عقدة الكسوة فتستمر التجمعات والمناطق إلى (غباغب – الصنمين – الشيخ مسكين – ازرع – داعل وأخيراً مركز المحافظة الجنوبية مدينة درعا).

*** وفيما يلي لمحة عن بعض أهم هذه المناطق والواقعة على المحور، والتي كان وما زال لنموها التأثير الأكبر على تطور ونمو المحور:**

٤ ٣ ١ منطقة الميدان:

كان حي الميدان يمثل المحطة الأولى والأخيرة للوافدين الحجاج إلى دمشق من مصر والحجاز.[١] وبدايةً لم يتم النمو العمراني لحي الميدان بطريقة خطية من الشمال إلى الجنوب وإنما انطلاقاً من نويات عمرانية كانت قائمة آنذاك ثم اتصلت مع بعضها البعض عبر سيرورة تطورها بطريقة خطية وكذلك من خلال إقامة مقاسم بين قطاعات معينة سبق إعمارها. [٢] وساهمت هذه العملية على تطور مدخل المحور الجنوبي.

٤ ٣ ٢ منطقة القدم:

وتقع ضمن الحدود الإدارية للمدينة، وانتشر فيها العمران متعدياً على الأراضي الزراعية منذ الستينات، حيث اختلط فيها الاستعمال الصناعي بالسكني، ويغلب اليوم الاستعمال الصناعي عليها والورشات، ويقع فيها محطة القطارات والتي تتصل بمحطة الحجاز ومراكز انطلاق باصات السفر للمناطق الجنوبية خارج القطر (الأردن، السعودية والإمارات). [٣]

٤ ٣ ٣ منطقة داريا:

تقع المنطقة ضمن حدود تنظيم منطقة الريف، أي ضمن حدود الغوطة، وتنتج محاصيل متنوعة بمياه كافية، وتحتوي اليوم على الكثير من الورشات المتخصصة في صناعة الموبيليا والصناعات الصغيرة بالإضافة إلى التنظيم السكني، وهي اليوم بحاجة لمعالجة "المنطقة الأمنية" فيها والتي تشكل نسبة ٤٠ % من المخطط التنظيمي للمنطقة. [٤]

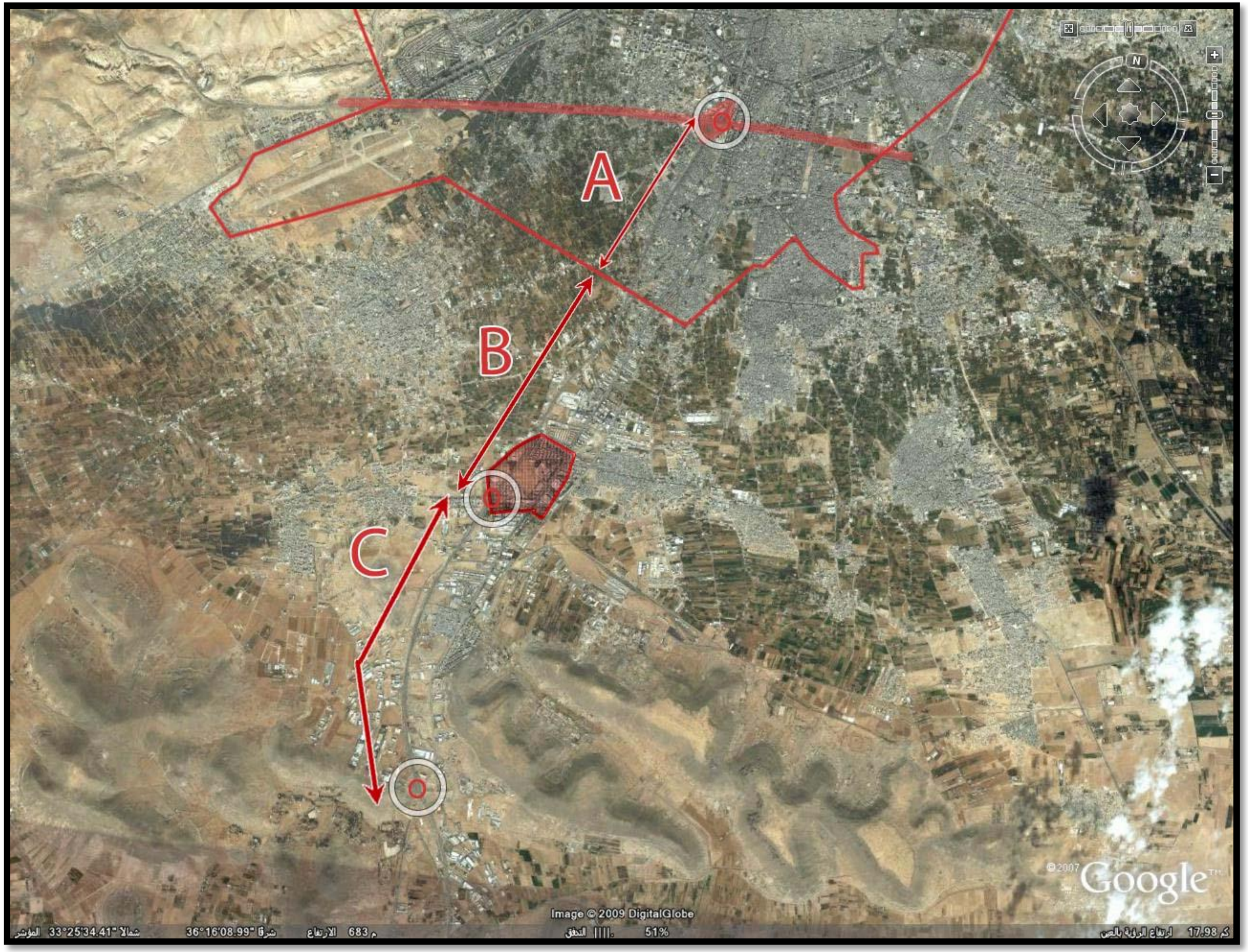
---

[١] مارينو، بريجيت، "حي الميدان في العصر العثماني"، ص ٨٩.

[٢] مارينو، بريجيت، (مرجع سبق ذكره)، ص ص ٤٤٣ – ٤٤٤.

[٣] تقرير الجايكا، المجلد الرابع، الفصل الأول، "التشخيص العمراني حسب دوائر الخدمات في محافظة دمشق (منطقة القدم)"، ص٤.

[٤] تقرير الجايكا، المجلد الرابع، الفصل الثاني، "التشخيص العمراني حسب دوائر الخدمات في محافظة ريف دمشق (منطقة داريا)"، ص٤.



المخطط [٦- ٩]: تقسيم أجزاء المحور الجنوبي حسب دراسة البحث.
المصدر: Google Earth - بتصرف

٤ ٣ ٤ منطقة صحنايا وأشرفية صحنايا:

تقع كل من هاتين المنطقتين ضمن الغوطة، وتلاصق الأشرفية بتنظيمها الجديد المحور الجنوبي عند عقدة جسر صحنايا وكلاهما مناطق عمرانية (تنظيمية وعشوائية)، وتتميز منطقة صحنايا بوجود الاستعمالات الصناعية والورشات والمطابع وتتأثر كلاهما بالمشروع التنظيمي الجديد للمدخل الجنوبي.[١]

٤ ٣ ٥ منطقة الكسوة:

تقع الكسوة على امتداد التوسع الجنوبي للمحور الذي يربط دمشق ودرعا، وتعتبر من أكبر بلديات محافظة (ريف دمشق) ومركزاً للناحية الإدارية. وتقع جنوب العاصمة دمشق وتبعد عنها حوالي ١٨ كم تقريباً، وتتوضع البلدة وسط سهل رسوبي متموج ذو تربة حمراء خصبة على ارتفاع (٧٢٠م) فوق سطح البحر، وإلى الجانب الأيسر لنهر الأعوج . يحدها شمالاً جبل المصينع البركاني وجبل الكلب من الشمال الشرقي **والذي يمر من خلاله طريق دمشق – درعا،** ومن الجنوب الشرقي يحدها جبل المانع البركاني الذي يتصل جنوباً بسهول الطيبة وخيارة ودنون ومن الغرب الطيبة والمقيلبية. وتبلغ المساحة العامة للبلدة ٣٧٣٧ هكتار، وتشكل نسبة العمران فيها حوالي (٢٠١) هكتار والمساحة الصالحة للزراعة والمستثمرة ٦٥٠هكتار تقريباً.

- **أهمية بلدة الكسوة بالنسبة لمحور دمشق – درعا:**

▪ **الأهمية الإستراتيجية والعسكرية:** تعتبر بلدة الكسوة ذات **أهمية إستراتيجية** تتمثل في موقعها الدفاعي عن مدينة دمشق من جهة الجنوب، فقديماً كانت جميع الحملات التي تخرج من دمشق لحرب التتار أو الحروب تجاه الجنوب تجتمع في منطقة الكسوة. وأقام فيها الأتراك في الحرب العالمية الأولى الخنادق والمتاريس والمدافع لرد جيش الثورة العربية الكبرى، وكذلك فعل الفرنسيون عام ١٩٤١م، لصد الإنكليز خلال الحرب العالمية الثانية، وقد جرت فيها معارك طاحنة ما يزال الكثير من الأهالي يذكرها حتى الآن، ومازالت تضم مواقع عسكرية حتى الآن.

▪ **الأهمية الدينية والتجارية:** كانت الكسوة ممراً لجميع القوافل التجارية المتجهة من دمشق والشمال إلى مصر وفلسطين والحجاز، وربما جاء إسمها **(الكسوة)** لموقعها على طريق الحج لأن الحجاج كانوا ينزلون بها ويبدلون **"كسائهم"** إستعداداً للسفر الطويل. وتعود الكسوة بتاريخها إلى ما قبل الإسلام والذي يدل عليها المقابر القديمة والأعمدة والآثار المتناثرة غربي البلدة وشرقها، ويعمل معظم سكانها بالزراعة.

وتختص المنطقة الصناعية في الكسوة بالصناعات ذات الأساس العمراني والصناعات ذات الصلة بالسوق. حيث توجد العديد من الصناعات في الكسوة مثل الاسمنت والألبسة والطباعة ومعالجة الأغذية ومواد البناء. ويوضح الجدول [٦-٥] التشخيص العمراني لمنطقة الكسوة حسب دراسة الجايكا عام ٢٠٠٧م. وحالياً فقد أعدت منطقة الكسوة مخطط تنظيمي عمراني للبلدة.

وقد اقترحت الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA) وجود مدينة صناعية في منطقة الكسوة [٢] ضمن خطة التنمية العمرانية لإقليم دمشق، وضمن إستراتيجية الحلول المقترحة للمدن الجديدة في استيعاب التوسع السكاني، فكانت (مدينة الكسوة الصناعية المقترحة) هي إحدى سياسة هذه المدن الجديدة، مبررةً (الجايكا) بأنها تضم فعاليات ومناطق صناعية، حيث إن الغالب على استعمالات المحور اليوم هي الإستعمالات الصناعية والتجارية، وذلك بهدف تجميع هذه الصناعات الموجودة على المحور في المنطقة الصناعية الجديدة المقترحة وتوظيفها كجزء من خطة تحويل الضغط العمراني عن مركز المدينة عبر إيجاد مدن جديدة ومراكز عمرانية، ومنها مدينة الكسوة والتي تبعد عن دمشق حوالي ١٨ كم باتجاه الجنوب.

---

[١] مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي والمقترح من قبل وزارة الإدارة المحلية ومحافظة ريف دمشق وسيرد تفصيله في الفصل القادم.

[٢] انظر الفصل الثالث – إقليم دمشق – الوكالة اليابانية للتعاون التقني JICA.

وبالنسبة لهذا المقترح فقد تم طرحه في الاستبيان وكانت النسب متقاربة جداً بين مؤيد ومعارض لهذا المقترح، حيث أكدت نسبة ٥٢% على أن هذا المقترح لا يتناسب مع التوجهات التنموية المثالية لمحور عمراني، بينما وجدت نسبة ٤٨% عكس ذلك تماماً. الشكل [٦-٥].

وفيما يلي بعض الأسباب والتي تمثل برأي البعض أن هذا المقترح غير مناسب جيد ويسيء للمحور:

- طبيعة الأراضي الزراعية الموجود على المحور، فيجب ألا يتم تنظيم المنطقة لتصبح مدينة صناعية، لما سيكون لها من تأثير بيئي سلبي على الأراضي الزراعية المحيطة وعلى الواقع التنموي المستقبلي للمحور.
- التسبب في زيادة الضغط البيئي والمروري والخدمي على مدينة دمشق.
- ويرى البعض أن المناطق الصناعية الموجودة في الريف كافية لتغطية احتياجات قطاع الصناعة.
- إن أي هدف تنموي لمحور اقتصادي مثل المحور الجنوبي يجب أن يتضمن تخفيف الفعاليات الصناعية عليه، لا زيادتها، وخاصة عند مدخل مدينة دمشق، لما ستسببه من تعدي على الأراضي الزراعية وانتشار المزيد من المخالفات.
- إن مسافة ١٨ كم تقريباً لا تعتبر مسافة كافية لاقتراح موقع مدينة صناعية مستقبلية بعيدة عن المدينة، فيجب أن لا تقل المسافة تقريباً عن (٦٠ – ٨٠) كم عن حدود مدينة دمشق.
- قربها من الفعاليات التعليمية الموجودة على المحور اليوم.
- إن أي منطقة صناعية بحاجة إلى مصادر مياه متوفرة ومستمرة، فكيف سيكون واقع استخدام وتوفير المياه بالنسبة لهذه المدينة مع النقص الحاد الذي يعانيه المحور اليوم من توفر المياه، وخاصة مع عدم تنفيذ مشروع إستجرار المياه من بيت جن حتى الآن، وعدم تلبية حوض اليرموك لاحتياجات المنطقة الجنوبية.

وأما البعض الآخر فقد وجدوا في اقتراح الجايكا وبنسبة ٤٨% كما ذكرنا اقتراح جيد ومناسب جداً مبررين ذلك بعدة أسباب، نذكر منها:

- يساهم المشروع في تنمية التجمعات الريفية المحيطة بالمنطقة الجنوبية وتوفير فرص العمل، بالإضافة إلى مساهمتها في الحد من الهجرة إلى مدينة دمشق.
- ويمكن أن تصبح المنطقة في المستقبل منطقة حرفية إقليمية يتم نقل الصناعات الحرفية الصغيرة المزعجة إليها.
- اقتراح جيد بشرط عدم توضعه على الطريق مباشرة.
- ضرورة وجود منطقة صناعية تضم كل الصناعات الموجود على المحور لتشكل ما يسمى (بارك صناعي) كما سمته شركة الدراسات، إلا أن اقتراح الشركة كان بوجود البارك ضمن منطقتي حوش بلاس والسبينة (أي أقرب للمدينة ومدخلها).

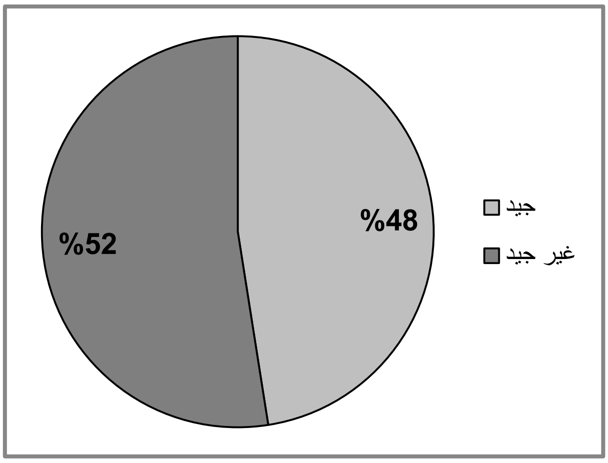
أما بالنسبة للفئة الأخيرة والتي وجدت في المقترح حلاً مناسباً للتوحيد الصناعات الموجودة عليه، اختلفت إجاباتها بين مؤيد ومعارض لتنفيذ المشروع بالرغم من أنها وجدت في هذا المقترح فكر جديد ومقبول، الشكل [٦-٦]. فكانت **فكرة تنفيذ المشروع** مقبولة للبعض بنسبة ٧٥%، لعدة أسباب منها:

- يجد البعض في المقترح تحقيق لسياسة إقليمية جديدة في إيجاد مناطق حرفية وخاصة في المنطقة الجنوبية.
- فيها تلبية لمتطلبات الحاجات الصناعية مع ضرورة دراسة خطط إقليمية جديدة في النقل والمواصلات، تساهم في تخفيف الضغط المروري عن المدينة والمحور.
- ويمكن إعادة توزيع الفعاليات الصناعية الموجود على المحور لتطوير دوافعها، بما يتناسب مع الوظيفة والتخطيط.

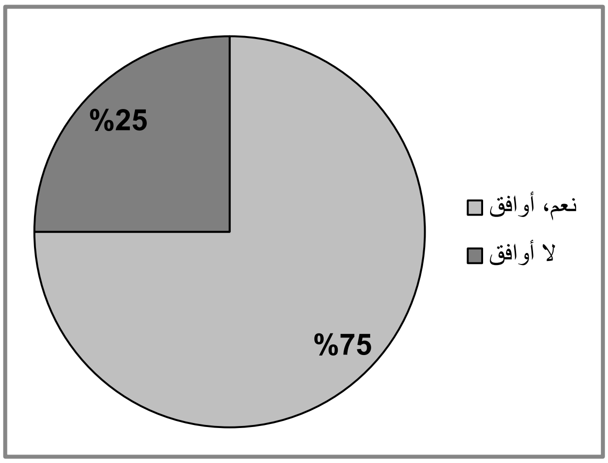
بينما رفضت نسبة ٢٥% تنفيذ هذا المقترح، بسبب:

- عدم وجود دراسات جدوى اقتصادية.
- المقترح المقدم غير مدروس على الأثر البيئي وبحاجة إلى دراسات تفصيلية وموسعة أكثر.

ويوضح الشكل [٦-٧] رأي جهات التعاون الدولية والمحلية في مقترح الجايكا بشكل خاص.

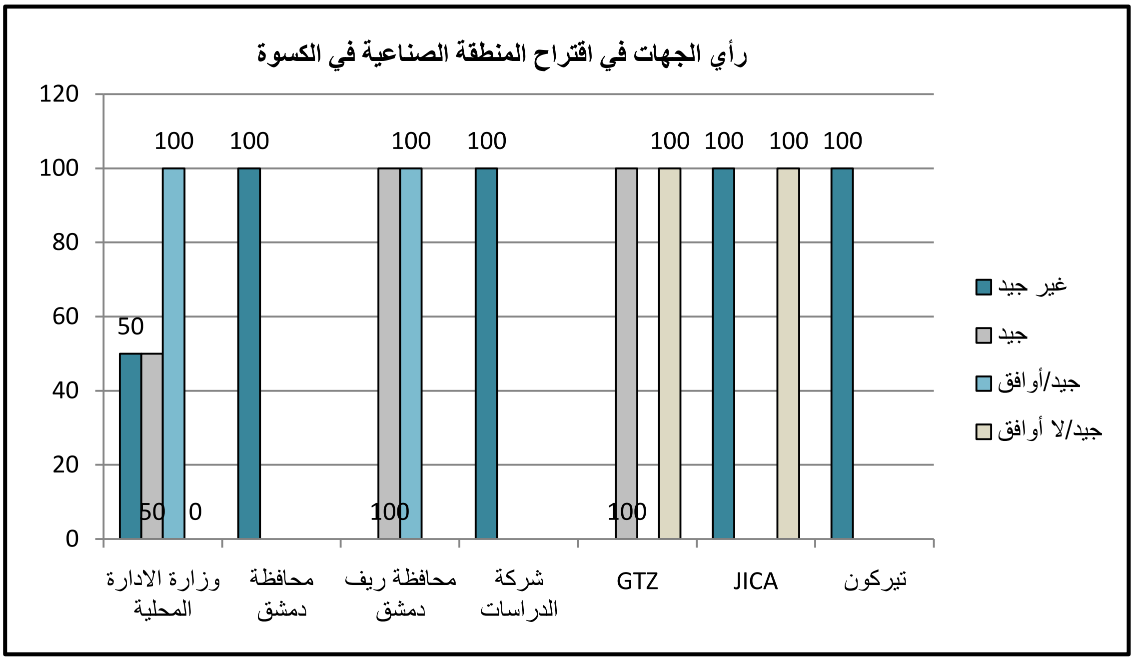


الشكل [٦-٥]: تقييم مقترح المدينة الصناعية في الكسوة



الشكل [٦-٦]: تقييم تنفيذ مقترح المدينة الصناعية في الكسوة.

المصدر للشكلين: الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان.



الشكل [٦-٧]: رأي الجهات المحلية والدولية في اقتراح المدينة الصناعية في الكسوة.

المصدر: الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان.

الكسوة	المساحة (km^2)	السكان ٢٠٠٤	الكثافة السكانية ٢٠٠٤ (/ha)	نسبة النمو السكاني (% p.a.) ١٩٨١ - ١٩٩٤	٢٠٠٤-١٩٩٤
	٤٠٣,١	١٢٢,٢٠٥	٣,٠٣	٤,٥١	٤,٠٥
الخصائص	انتشر العمران من مدينة دمشق على طول الأوتوستراد الجنوبي المتجه إلى درعا، ثم إلى الكسوة وما بعدها، ويبلغ عدد سكان الكسوة اليوم حوالي (٥٠،٠٠٠ نسمة) على مساحة ٥ كم^{٢}. ويوجد فيها حوالي ١٠٠ فعالية صناعية للسيراميك والأنسجة والخياطة والطباعة ومعالجة المواد الغذائية ومواد البناء، الخ. وتم نقل معظمها من مناطق أخرى للكسوة. وتعاني المنطقة اليوم من نقص حاد في المياه.				
حاجات ومخطط التنمية	التخطيط لتحويل المياه من بيت جن. **إعداد مخطط تنظيمي جديد بمساحة ٤٥٠ هكتار وهو توسع للمخطط القديم الذي كان بمساحة ٢٥٠ هكتار ليتناسب مع الزيادة السكانية في الخمسين سنة القادمة** ويتم الإعداد لتنظيم مناطق المخالفات عن طريق تطبيق قانون تعديل الأراضي.				

جدول [٦-٥]: التشخيص العمراني حسب دوائر الخدمات في محافظة ريف دمشق (منطقة الكسوة).
المصدر: تقرير الجايكا، المجلد الرابع، الفصل الثاني، ص٤.

٤ ٣ ٦ المنطقة الجنوبية (درعا، السويداء والقنيطرة):

على الرغم من الماضي الزاهر الذي عاشته هذه المنطقة، إلا أنها أصيبت بإهمال زمناً طويلاً. ومنذ الحرب العالمية الأولى ابتدأت فيها الحياة الاجتماعية والاقتصادية بالتطور وخاصة بعد الاستقلال عام ١٩٤٦م، إذ قامت الدولة بتطوير المرافق العامة والمواصلات فأنشأت طرقاً معبدة وصلت المدن بعضها ببعض ومع العاصمة والدول المجاورة وبخاصة الأردن. وكان مشروع استثمار حوض اليرموك بري ٧٠٠٠هكتار، مما أدى إلى زيادة الإنتاج الزراعي.

وازداد الاهتمام بالزراعة مما أنعش الاقتصاد المحلي ورفع من مستوى الحياة، وساعد نسبياً في تخفيف الهجرة إلى العاصمة، بل حصلت هجرات معاكسة إلى المدن الكبرى خارج القطر فأسهم العائدون بما يملكون من إمكانيات في تحسين المعيشة في المنطقة، وازدادت التبادلات التجارية بعد تطور وسائط النقل وتحسين الطرقات. [١]

وتتوجه رؤية الدولة اليوم بتشجيع توجيه الاستثمارات نحو المنطقة الجنوبية وذلك من خلال المؤتمر الذي عقد في أيار ٢٠١٠ م للاستثمار في المنطقة الجنوبية بمشاريع تتناسب مع متطلبات التنمية.

- **مدينة درعا:**

هي مركز المحافظة وتدعى "أدرعات" وتقع في الجنوب على بعد ٣ كم من الحدود الأردنية وقد جعلها هذا الموقع الحدودي بوابة جنوبية لسورية تصلها بفلسطين والأردن وشبه الجزيرة العربية وتبعد عن دمشق حوالي (١٠١) كم. ويحدها من الشمال محافظة ريف دمشق ومن الغرب محافظة القنيطرة ومن الشرق محافظة السويداء.

وأصل كلمة (درعا) كنعاني وقد ذكرها الفرعون تحوتمس الثالث (١٤٩٠-١٤٣٦) ق.م، وكتب اسمها بالهيروغليفية (أتارعا)، وذكرت في العهد القديم (أدرعي)، أما الجغرافيون العرب كتبوها (أذرعات)، وفي المدينة الكثير من الأماكن الأثرية والكهوف والمساكن القديمة. [٢]

- **منطقة نصيب (المنفذ الدولي الجنوبي):**

وهي عبارة عن مركز للحدود والذي يقدم فرص عمل كبيرة من محلات تجارية وتخليص جمركي، وغير ذلك من حركة الترانزيت والسيارات، وقد تأثرت هذه الحركة بشكل أقوى عند إنشاء المركز الحدودي الجديد في نصيب على استقامة أتوستراد دمشق – درعا، وقدتم نقل أكثر الفعاليات إليه.

بالإضافة إلى العديد من المناطق المهمة والتي لها تأثير على تنظيم المحور الجنوبي مثل منطقة حوش بلاس ذات الاستعمال الصناعي ومنطقة نهر عيشة (منطقة عمرانية عشوائية)، وكلاً من بلديتي ببيلا وسبينة ذات الاستعمال (العمراني – الصناعي)، ومنطقة خان دنون والتي ستشهد استعمال مهم قريباً وذلك بتحويل سوق الهال الجديد إليها، لتساهم بذلك في تخفيف الكثير من الضغط الخدمي والمروري على مدينة دمشق وخاصة في منطقة سوق الهال القديم.

[١] بهنسي، عفيف، "سورية التاريخ والحضارة (المنطقة الجنوبية)"، محافظات: السويداء ودرعا والقنيطرة، ص ٥٣.
[٢] بهنسي، عفيف، (مرجع سبق ذكره)، محافظات: السويداء ودرعا والقنيطرة، ص ٥٥.

٤-٤ الشريحة المختارة للدراسة التفصيلية:

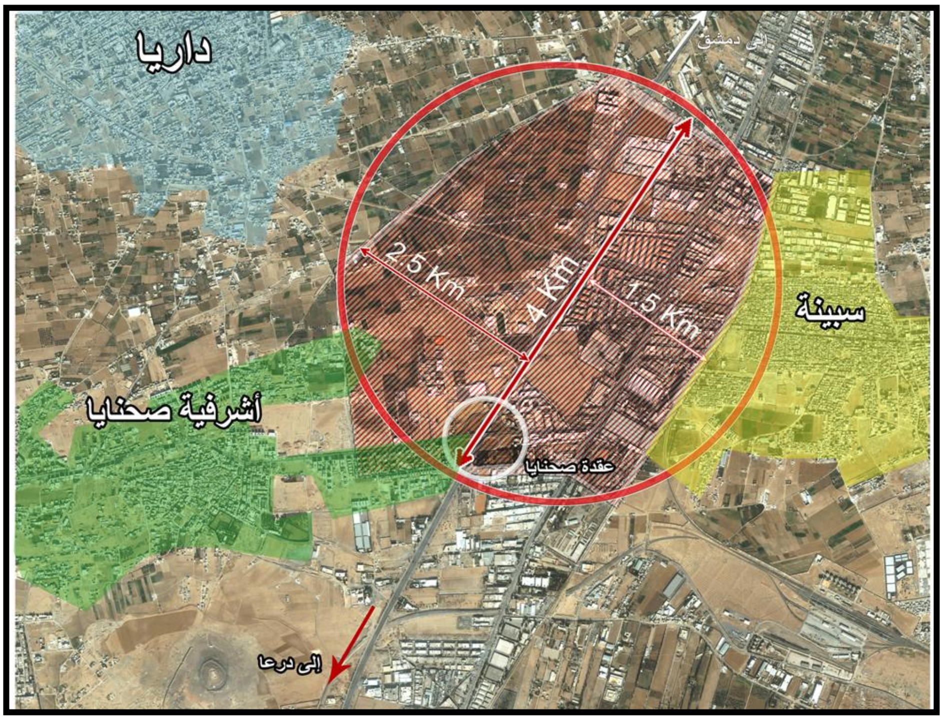
- **موقعها، أبعادها، المعالم المميزة فيها والتجمعات القريبة منها:**

إن **سبب اختيار شريحة** لتطبيق الدراسة التفصيلية عليها، هو رصد وتقييم التغييرات العمرانية والخدمية الموجودة على هذا الجزء من المحور، ومحاولة لتحليل المشاكل العمرانية، بالإضافة لمحاولة استنتاج التوقعات المستقبلية للمحور.

وتقع الشريحة في (الجزء B)، حيث تنحصر بين عقدة جسر صحنايا جنوباً إلى اتجاه الشمال بطول ٤ كم تقريباً، وعرض ١كم من الطرف الشرقي، وبعرض ٢,٥ كم تقريباً من الطرف الغربي، وذلك لتشمل أكبر قدر ممكن من حدود التجمعات العمرانية المحيطة بها من الجهة الغربية، وتحيط بها كلاً من بلدية السبينة شرقاً، وأشرفية صحنايا وصحنايا غرباً، وداريا في الجزء الشمالي الغربي وحوش بلاس شمالاً. المخطط [٦-١٠].

- **أسباب اختيار موقع هذه الشريحة:**

  - تقع هذه الشريحة في موقع يتوسط تأثير الحدود الإدارية لكلاً من المدينة والريف.
  - وجود الفعاليات الصناعية والتجارية (والمستودعات المخالفة) مركزة بكثافة كبيرة على هذا الجزء من المحور.
  - وجود الفعاليات ذات التراخيص القديمة والحديثة (أي بعد صدور المخطط التنظيمي وقبل تصديقه).
  - وجود عقدة صحنايا وهي عقدة مرورية هامة وتؤدي إلى كلاً من (صحنايا والاشرفية و سبينة).
  - توسطها لثلاث تجمعات عمرانية هامة، وهي: (داريا – صحنايا وسبينة).
  - وجود استعمالات مختلطة عديدة على هذا الجزء من المحور.
  - يمكن ملاحظة تأثير الإساءة على الأراضي الزراعية بشكل واضح.
  - القرب من مدخل مدينة دمشق.
  - المشهد العمراني الواضح لمحاور بصرية مهمة تطل على (قاسيون وقريبة من إطلالة لجبل الشيخ).
  - وجود مراكز تجارية هامة والتي لها تأثير كبير على الحركة المورفولوجية للمرور في مدخل المحور، وتعتبر نقاط جذب (اقتصادي – ترفيهي) وخاصة أيام عطل نهاية الأسبوع والأعياد، ومنها: (مجمع التاون سنتر – مخبز تفاحة – مخبز شمسين – عالم المنازل – Best Mountain). وغيرها الكثير من المحلات والعلامات التجارية، وفيما يلي توضح الصور التالية [٦- ١،٢،٣،٤،٥،٦]،هذه المراكز التجارية ضمن الشريحة المختارة.



المخطط [٦- ١٠]: موقع الشريحة المختارة على المحور الجنوبي ضمن الجزء B للدراسة التفصيلية التطبيقية.
المصدر: Google Earth - بتصرف.



الصورة [٦- ١]: مخبز تفاحة ومجمع (التاون سنتر) التجاري.
المصدر: بعدسة الباحثة – ٤-١٢-٢٠٠٩م.



الصورة [٦- ٢]: مجمع عالم المنازل.
المصدر: بعدسة الباحثة – ٢٣-١٢-٢٠٠٩م



الصورة [٦- ٣]: محطة وقود مقابل مجمع (التاون سنتر) ووضوح المشهد العمراني من الأعلى للشريحة.
المصدر: بعدسة الباحثة – ٤-١٢-٢٠٠٩م.



الصورة [٦- ٤]: مشفى السلام بالقرب من عقدة صحنايا.
المصدر: بعدسة الباحثة ١٤-٣-٢٠٠٩م.



الصورة [٦- ٥]: مجمع سكني عند عقدة صحنايا.
المصدر: بعدسة الباحثة ٢٣- ١٢-٢٠٠٩م.



الصورة [٦- ٦]: مجمع Best Mountain، والمشهد العمراني للشريحة من أعلى مجمع (التاون سنتر).
المصدر: بعدسة الباحثة:٤-١٢-٢٠٠٩م.

... ومما سبق نستخلص ما يلي:

يعتبر المحور الجنوبي هو من أول المحاور التي بدأت تتوسع في دمشق منذ القرن الثاني عشر الميلادي وهو اليوم ظاهرة عمرانية فرضت نفسها على الواقع الذي نعيشه بكل تفاصيله (العمرانية، المرورية، الخدمية والبيئية) دونما تخطيط مسبق أو حتى تنظيم مدروس.

ويكمن العامل الرئيسي والأهم في تطوير نمو المحور الجنوبي بمرور طريق الحج من خلاله، والأثر الذي تركه هذا المحور في التبادل التجاري ومرور الخط الحديدي الحجازي فيما بعد.

إن أهم محور عمراني في الأقاليم السورية هو المحور الذي يبدأ من حلب إلى درعا مروراً بدمشق، **وإن نقطة الربط الجنوبية بين دمشق ودرعا هي الأقوى**. بحسب دراسة الجايكا للمخطط الإقليمي للتنمية العمرانية. حيث يمثل المحور مدخل دمشق الجنوبي للقادمين من المحافظات الجنوبية وبوابة لسورية والإقليم نحو الجنوب، وتكمن أهميته أيضاً في وجوده بين إقليمين زراعيين وعمرانيين وحوضين مائيين.

ويعتبر الإقليم الجنوبي اليوم وجهة سياحية واضحة ومعروفة عالمياً، وإن قربه من إقليم دمشق والحدود المجاورة مع لبنان والأردن وفلسطين قد أعطى منافع سياحية إضافية للإقليم عالمياً ومحلياً.

وتتمثل **أهداف تنشيط المحور نحو الجنوب اليوم:**

١ ـ بتخفيف الضغط السكاني عن المدينة.
٢ ـ تخفيف الازدحام المروري واستهلاك الخدمات.
٣ ـ جعله سبباً في تنمية كل التجمعات العمرانية والوحدات الإدارية المحيطة فيه.
٤ ـ تقوية الربط بين العاصمة دمشق والدول الأخرى المجاورة (الأردن – السعودية – الكويت ..) لزيادة التبادل التجاري والاقتصادي.

ويجب دراسة المحور الجنوبي من خلال العلاقة بين إقليم دمشق وإقليم المنطقة الجنوبية.

ويمثل **البعد المروري** للمحور أحد أهم الأبعاد العمرانية إن لم يكن أكثرها أهمية، فهو السبب في تفعيل التبادلات التجارية والانتشارات العسكرية وتقوية الربط الإستراتيجي وتفعيل الخدمات بين التجمعات، والكثير من العوامل التي يعتبر البعد المروري فيها عاملاً رئيسياً.

ويجب القول أن منطقة الكسوة هي منطقة مهمة جداً على المحور الجنوبي إن لم تكن أهم المناطق على الإطلاق، فهي تنفرد بوجود الصناعات والإنتاج الزراعي ووجود المناطق العسكرية، بالإضافة إلى أن كل اقتراحات الجهات الدولية والمحلية للتنمية على هذا المحور تأخذ بعين الاعتبار منطقة الكسوة كمركز عمراني مهم لتوجيه التنمية السكانية والعمرانية المستقبلية نحوها كمركز جنوبي، بالإضافة إلى وجودها على عقدة مرورية تتفرع فيها المواصلات نحو الطريق القديم للحدود أو باتجاه الطريق الجديد نحو مدينة درعا.

وإن أهم محورين في دمشق اليوم هما؛ **(المحور الشمالي والمحور الجنوبي)**، أما الشمالي فقد تم تنفيذ الدراسات الخاصة به، ولكن لماذا قد توقفت الدراسات بالنسبة للمحور الجنوبي ولا تنفيذ لها على أرض الواقع إلى اليوم؟ بالرغم من كونه يوازي بأهميته العمرانية والمرورية والتخديمية المحور الشمالي إن لم يكن أهم، وهذا ما سيتم تبيانه أكثر من خلال رصد واقع مشروع تنظيم المدخل الجنوبي في الفصل القادم ...

الفصل السابع

الجزء الأول
"سيناريو التطور العمراني للمحور الجنوبي"

١ - سيناريو التطور التاريخي والعمراني للمحور الجنوبي

١ ـ١ سيناريو التطور التاريخي للمحور

١ ـ٢ سيناريو التطور العمراني للمحور الجنوبي

١ ـ٢ ـ١ القرن التاسع عشر (١٩)

١ ـ٢ ـ٢ القرن العشرون (٢٠)

أولاً / ثلاثينات القرن العشرين (٣٠')

ثانياً / ستينات القرن العشرين (٦٠')

ثالثاً / تسعينات القرن العشرين (٩٠')

١ ـ٢ ـ٣ القرن الواحد وعشرون (٢١)

١ ـ٢ ـ٣ ـ١ الوضع الراهن للمحور الجنوبي من خلال التوصيف الميداني له.

١ ـ٢ ـ٣ ـ٢ مخططات الوضع الراهن للمحور الجنوبي

١ ـ٢ ـ٣ ـ٣ مشاريع ودراسات قامت على المحور الجنوبي

١ ـ٢ ـ٣ ـ٤ عرض وقائع المحور الجنوبي.

أولاً / الواقع العمراني للمحور والتجمعات العمرانية المحيطة به

ثانياً / الواقع البيئي

ثالثاً / واقع استعمالات الأراضي

رابعاً / واقع منهاج الوجائب والارتفاعات

خامساً / واقع مشهد دخول المدينة (مدخل المدينة)

سادساً / الواقع المروري

سابعاً / واقع الخدمات والمرافق العامة

ثامناً / واقع الملكيات

تاسعاً / الواقع الأمني

عاشراً / واقع التشريعات والأنظمة القانونية

الحادي عشر / واقع التراخيص والاستثمارات

الثاني عشر / الواقع التنموي للمحور

١ ـ٢ ـ٣ ـ٥ تحليل مشاكل وإشكاليات المحور

١ ـ٢ ـ٣ ـ٦ تحديد أهداف ورؤى المحور الجنوبي (الحالية والمستقبلية)

أولاً / أهداف المحور الجنوبي

ثانياً / الرؤية تجاه المحور الجنوبي اليوم

ثالثاً / تحديد معايير الرؤية الصحيحة المثالية للمحور الجنوبي

مقدمة

ذكرنا في الفصل السابق أن **المحور الجنوبي** كظاهرة عمرانية قد فرضت نفسها على الواقع بعشوائيتها ومشاكلها بكل الأبعاد، ومن الضروري أن نتعرف أكثر على أسباب هذه الظاهرة (المحور الجنوبي) وواقعها الذي سبب في وصولها لهذه الحالة من التدهور العمراني والتخطيطي. ومن الضروري البحث في الوضع المستقبلي الذي سيئول إليه هذا المحور، وكيف يمكن تصوره وتدارك أبعاده السلبية، ولهذا سيتم أولاً معرفة سيناريو التطور العمراني والتاريخي لهذا المحور، ومن ثم التعرف على وقائع المحور وأبعاده بالإضافة إلى استعراض التوقعات الحالية والمستقبلية للمحور.

وفيما يلي استعراض لأسباب دراسة مراحل التطور التاريخي والعمراني للمحور:

- **أسباب دراسة مراحل التطور التاريخي والعمراني للمحور:**

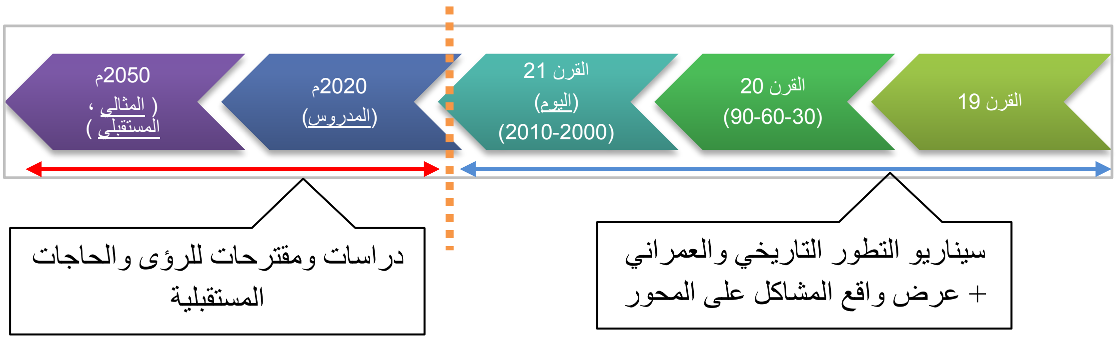
إن التعرف على البعدين التاريخي والعمراني للمحور من خلال عرض المخططات التي تبين تاريخ تطوره تساعد على معرفة العوامل التي أثرت ومازالت تؤثر على سير عملية تطوره العمراني العشوائي، ونستطيع من خلال هذا السيناريو:

١ ـ التعرف على المحاور العمرانية في إقليم دمشق كجزء من حلول التوسع العمراني، وخطة تطوير الإقليم.
٢ ـ إستقراء للدراسات والمشاريع التي تم وضعها للمحور واستخلاص نتائج هذه الدراسات.
٣ ـ معرفة الإستراتيجيات السابقة التي اتخذت على المحور، وما هي الإجراءات والخطط الواجب أخذها بعين الإعتبار مستقبلاً.
٤ ـ التعرف على سياسة النمو لهذا المحور، وذلك من خلال معرفة الأسباب التي أثرت في نموه وتطوره في ذلك الاتجاه، وإلى أين سيستمر مسار هذا النمو.
٥ ـ معرفة التوجه المستقبلي لهذا المحور من خلال تطور الفعاليات الموجودة عليه.
٦ ـ تحديد أهمية مفهوم مدخل المدينة على المحور، إن كان مفهوم (جمالي...عمراني...أم مروري).
٧ ـ تحديد الرؤية (الحالية والمستقبلية) تجاه المحور الجنوبي.
٨ ـ وأخيراً، معرفة مدى توافق المحور الجنوبي (كظاهرة عمرانية) مع مفهوم سياسة **"محاور التنمية العمرانية".**

ويتضمن السيناريو التخطيطي معرفة مراحل التطور العمراني خلال عدة فترات زمنية تبدأ من:

- القرن التاسع عشر (١٩)
- القرن العشرين (٢٠)
- القرن الواحد وعشرين (٢١)
- وحتى الأمدين التخطيطيين (القريب ٢٠٢٠ والبعيد ٢٠٥٠)، وذلك من خلال عرض للمعلومات والمخططات المتوفرة عن كل مرحلة من هذه المراحل، وعرض الفترات الزمنية **الأكثر تأثيراً** على تطوره العمراني والغنية بالتغييرات والتحولات التي رسمت البعدين العمراني والتاريخي للمحور، بالإضافة إلى تكوين صورة واضحة عن التصور المستقبلي لرؤية هذا المحور، وتبرير الرؤية الحالية له اليوم.

- **وفيما يلي الفترات الزمنية لمراحل عرض السيناريو العمراني والتاريخي:**



الشكل [٧-١]: الفترات الزمنية التي مر بها سيناريو التطور التاريخي والعمراني للمحور، من القرن التاسع عشر وحتى القرن الواحد وعشرين، إلى الأمدين التخطيطيين القريب٢٠٢٠ والبعيد ٢٠٥٠.
المصدر: الباحثة.

١ - سيناريو التطور التاريخي والعمراني للمحور الجنوبي:

إن **دراسة التطور التاريخي** تعني دراسة تلك الحقبات التاريخية وأنظمة الحكم التي شهدتها المنطقة منذ العهد العثماني وحتى فترة الاستعمار الفرنسي، وكيف أثرت هذه الفترة على تطور ونمو مدينة دمشق بشكل عام، وعلى المحور الجنوبي بشكل خاص.

أما **التطور العمراني** فيعني دراسة كلاً من: نشاط السكان وتطور وسائل النقل.

وفيما يلي **مراحل التطور التاريخي والعمراني للدراسة خلال (١٥٠) سنة منذ عام (١٩٠٠م) وحتى عام (٢٠٥٠م)**:

التطور التاريخي

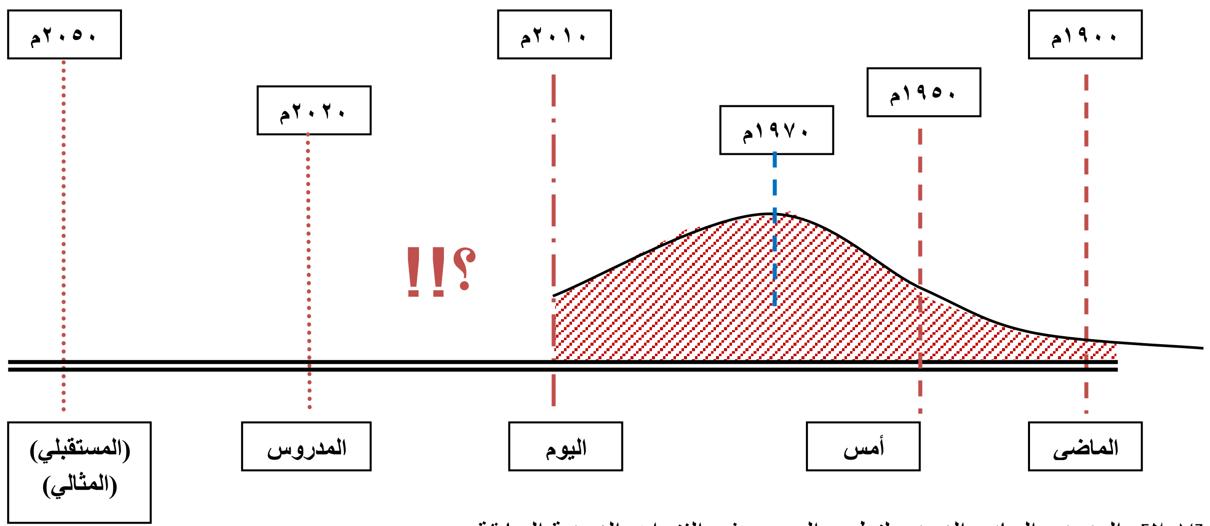
- ١٩٠٠ **(مرحلة العهد العثماني)**
- **(مرحلة الاستقلال)**
- **(مرحلة الاحتلال الفرنسي)**
- ١٩٤٥ **(مرحلة الاستقلال)**

(مرحلة دخول التكنولوجيا / الكهرباء /)

التطور العمراني

- ١٩٣٠ **(دانجيه)**
- ١٩٦٠ **(إيكوشار)**
- ٢٠١٠ **(اليوم)**
- ٢٠٢٠ **(المدروس)**
- ٢٠٥٠ **(المستقبلي - المثالي)**

ويوضح الشكل [٧-٢] المنحني البياني الزمني لتطور المحور في الفترات الزمنية السابقة، وما هي التوقعات المستقبلية لمسار هذا المنحني بعد عام ٢٠١٠م، وفي نهاية الفصل سيتم استعراض هذا المنحني مرة أخرى بعد سرد لمراحل التطور التاريخي والعمراني للمحور والوقائع التي شهدها حتى يومنا هذا، في محاولة للوصول إلى رؤية مستقبلية واضحة عن إتجاه مسار هذا المنحني في الأمدين القريب والبعيد.



الشكل [٧-٢]: المنحني البياني الزمني لتطور المحور في الفترات الزمنية السابقة.
المصدر: الباحثة.

١ ـ ١ سيناريو التطور التاريخي للمحور:

تجري دراسة التطور التاريخي كما ذكرنا من أيام الرومان وحتى بدايات القرن العشرين...

وفيما يلي أهم مجريات وأحداث تلك الفترة:

- أقام الأنباط في حوران مملكتهم في القرون الأولى قبل الميلاد، واستتبت لهم السلطة في المنطقة الممتدة من قناة السويس حتى سهول دمشق. وجعلوا من بصرى عاصمة ثانية للملكة بعد البتراء، وأقام آخر ملوكهم دولته في دمشق في أواخر القرن الأول الميلادي وذلك حتى الإحتلال الروماني. [١]
- وأنشأ الرومان الطرق الرئيسية التي تربط شبه الجزيرة العربية ومصر والبحر الأحمر بدمشق وتدمر، وأصبحت القوافل التجارية تأتي من جميع بلدان الشرق الأوسط وشمالي أفريقيا وغربي أسيا وتتقاطر إلى دمشق وبصرى وتدمر ذهاباً وإياباً لتنجز أعظم مبادلات اقتصادية وثقافية وحضارية في التاريخ. [١]
- ويعتبر (**الطريق القديم من دمشق إلى درعا**) هو اليوم على غاية الأهمية، حيث تشير بعض المقولات التاريخية إلى أنه ينطبق على طريق روماني قديم سبق إنشاؤه، (ولو كنا غير متأكدين من ذلك). [١]
- سارع الرومان إلى ضم حوران للمقاطعات العربية وجعلوا منها "درعاً" يقي جناح الإمبراطورية الجنوبي الشرقي من غزوات عرب الجزيرة وقوى الفرس، وحولوا مدينة بصرى إلى قاعدة لقواتهم العسكرية. [١]
- ثم تأثر نمو مدينة دمشق القديمة بالتطور الزمني والفترات والعهود التي مرت عليها، بالإضافة إلى **الدور الكبير** لطريق الحج الذي كان له أكبر الأثر في **تطور النمو العمراني للمحور الجنوبي** والذي يعتبر المحطة الأولى والأخيرة للحجاج الوافدين إلى دمشق من جميع أنحاء الشرق، وتطور العمران في المحور بتطور التبادلات التجارية والاقتصادية بين تلك الحضارات، وتأثرت أحياء الميدان بهذا النمو. [٢]
- بالإضافة إلى الدور الكبير لإنشاء خط الحديد الحجازي عام ١٩٠٨م،[٣] والذي كان له أكبر الأثر على البعد السياسي والإستراتيجي للمحور وتطور حركة المواصلات ونمو النشاط السكاني والعمراني في المنطقة بشكل عام وعلى المحور الجنوبي بشكل خاص.
- وبعد انطلاق الثورة السورية الكبرى عام ١٩٢٥م، وتحقيق استقلال سورية، لوحظ تغير في طبيعة الأراضي الطبوغرافية وذلك من خلال الصور الجوية الفرنسية التي التقطها الطيران الفرنسي عام ١٩٢٩م، والتي تظهر بداية التطور الحديث والسريع على نسيج المدينة القديمة. ومع زوال الانتداب الفرنسي شهدت حوران مرحلة جديدة من **التطور التاريخي** ولكن ما لبثت أن تأثرت بالصراع الصهيوني. [٤] ونلمس آثار التنمية الزراعية التي شغلت مساحة واسعة وكبيرة في تلك الفترة. [١]

---

[١] مجموعة من الباحثين، إشراف: ج.م. دانتزر، "سورية الجنوبية – حوران (بحوث أثرية في العهدين الهلليني والروماني)"، تعريب: أحمد عبد الكريم، سالم العيسى، د. ميشيل العيسى، ١٩٨٨م، ص ٤٦.
[٢]انظر الفصل الخامس – محاور النمو في مدينة دمشق.
[٣] انظر الفصل السادس – البعد المروري للمحور الجنوبي – والملحق رقم [٦] تاريخ إنشاء الخط الحديد الحجازي.
[٤] مجموعة من الباحثين، إشراف: ج.م. دانتزر، "سورية الجنوبية (حوران)"، (مرجع سبق ذكره)، ص ٨

١-٢ سيناريو التطور العمراني للمحور الجنوبي:

تنحصر دراسة السيناريو في هذا الجزء في الفترة ما بين (عام ١٩٥٠م وحتى العام الحالي ٢٠١٠م)، أي خلال الستين عاماً الأخيرة، وهي فترة كافية لتوضيح التغير العمراني الحاصل على المحور الجنوبي والشريحة المختارة والمنطقة ككل.

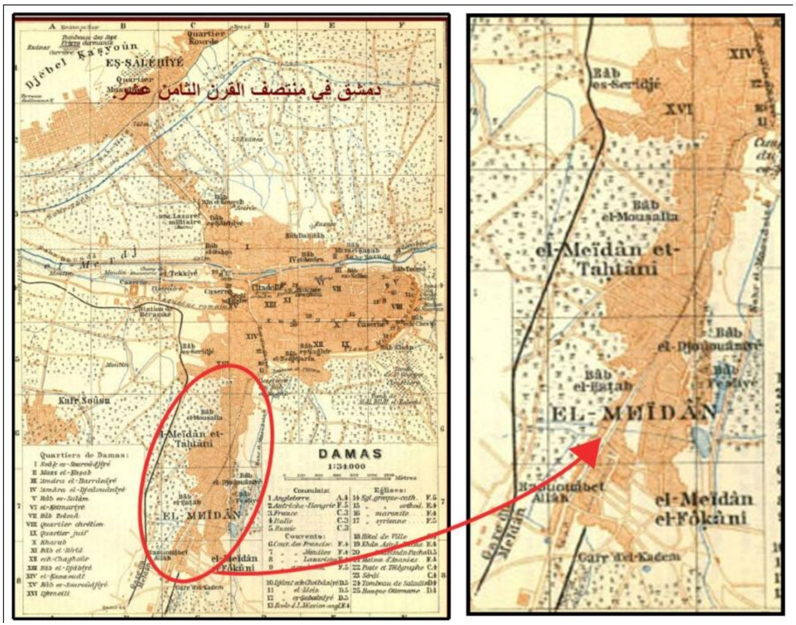
١-٢-١ القرن التاسع عشر (١٩):

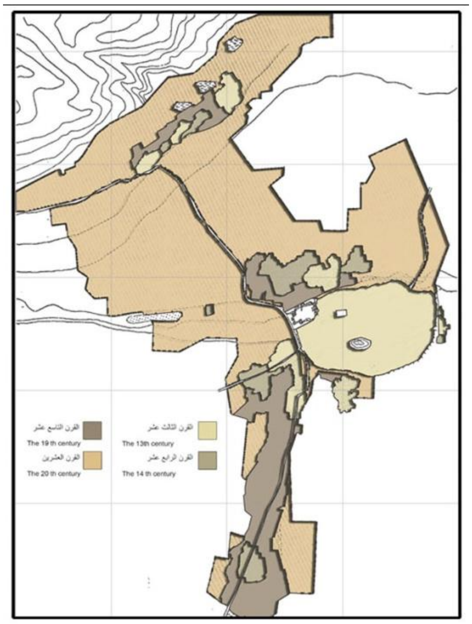


وفيما يلي أهم مجريات وأحداث هذه الفترة:

- كانت مداخل خطوط السير الكبرى الإستراتيجية والتجارية تتمثل بالامتداد نحو فلسطين، تدمر والأردن.
- وكان يمر به طريق الحج إلى مكة والذي كان له الأثر الكبير في التطور والنمو العمراني للمحور.
- وقد كان المحور ولايزال منفذاً دولياً للدول المجاورة للمنطقة، وبالتالي ساعد على تسهيل تبادل تجارة البضائع من دمشق إلى بصرى والحجاز وفلسطين ولبنان.
- بالإضافة إلى مساهمته في تطور المواصلات بين المدن والقرى وبين القرى نفسها.
- التبادلات الاقتصادية والتجارية للمحاصيل الزراعية بين حوران والغوطة عن طريق هذا المحور، واستقرار أهاليها فيها. كل هذه العوامل مجتمعة وغيرها عملت على **التطور العمراني للمحور**.

ولم تتوفر بعض المخططات اللازمة للمحور بشكل عام في هذه الفترة الزمنية، بهدف تكوين تصور كامل عن واقع المحور في الماضي، ولكن وُجِدَ بعض المخططات الكادسترائية والتي تعبر عن نمو الجزء الحضري الجنوبي من المدينة وخاصةً في (أحياء الميدان). ويوضح كلاً من المخططين [٧-١]، [٧-٢] تطور هذه الأجزاء الجنوبية من أحياء الميدان من القرن الثالث عشر وحتى القرن العشرين.





المخطط [٧- ١]: التطور العمراني للأحياء القديمة من القرن الثالث عشر وحتى القرن العشرين.
المصدر: أطلس مدينة دمشق القديمة، MAM، ٢٠١٠.

المخطط [٧- ٢]: تطور الأحياء الجنوبية (الميدان) في منتصف القرن الثامن عشر.
المصدر: أرشيف مديرية مدينة دمشق القديمة.

١ ـ٢ ـ٢ القرن العشرون (٢٠):

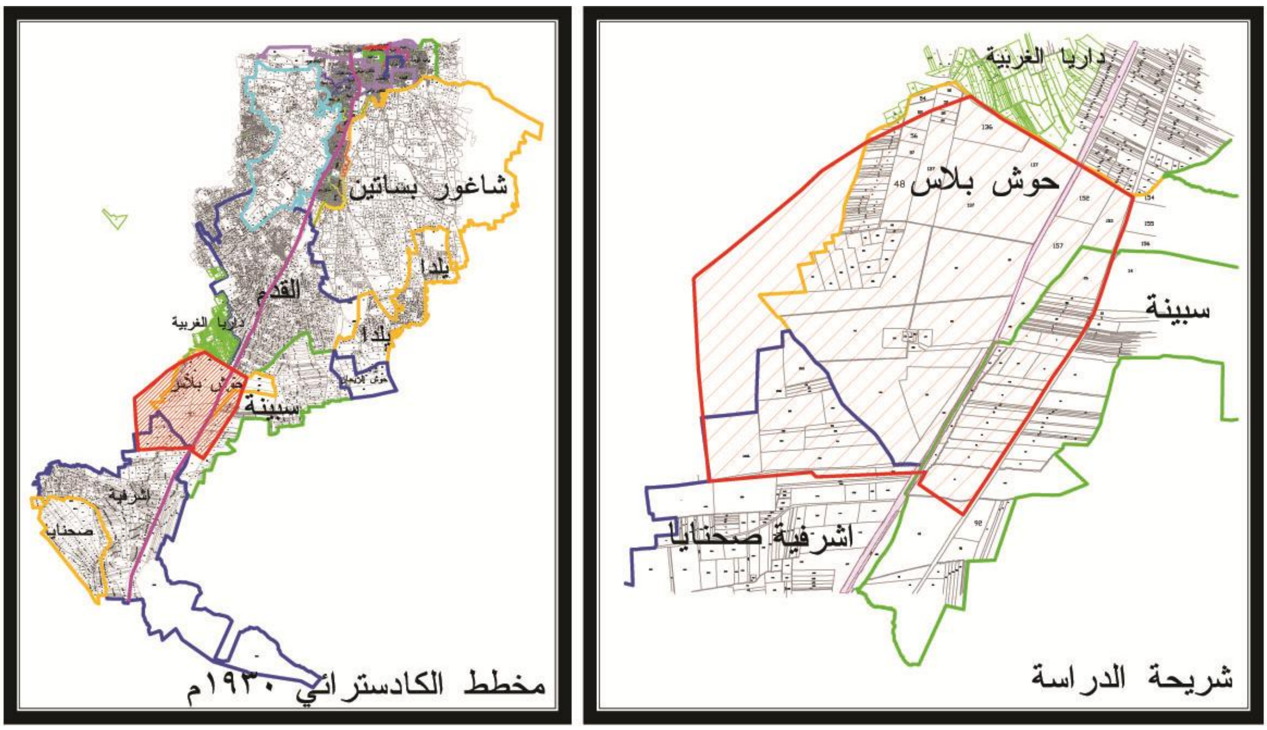
وتشمل هذه المرحلة أكثر ثلاث فترات زمنية تأثيراً على تطور مدينة دمشق بشكل عام وعلى المحور بشكل خاص، وهذه الفترات هي: (فترة الثلاثينات، الستينات والتسعينات).

أولاً / ثلاثينات القرن العشرين (٣٠'):



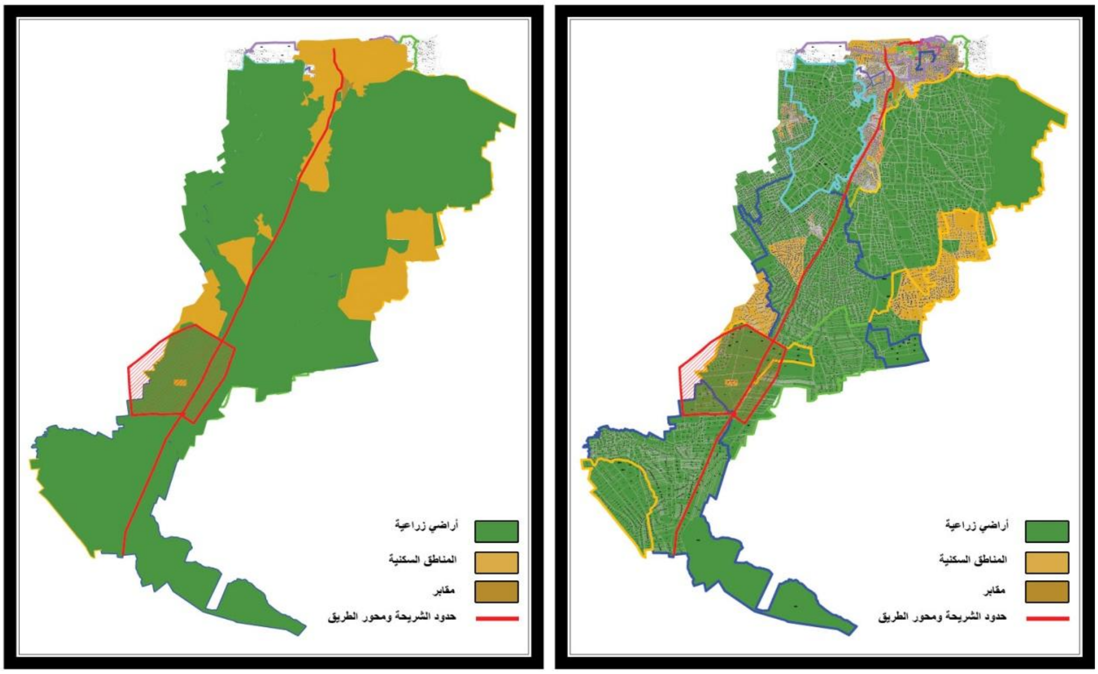
- إن مرحلة الثلاثينيات من القرن العشرين؛ هي الفترة ما بعد الاحتلال الفرنسي، وما رافقها من تأثير على الصفة العمرانية لهذا المحور، حيث نلاحظ أن معظم هذه المناطق مازالت تكتسب الصفة الزراعية ولم يتم التعدي عليها بعد، وخاصة الأراضي الزراعية من المحور الجنوبي، والتي مازالت تغطي طرفي المحور.
- ولم يكن هناك أي عمران سوى في بعض القرى أوالبلدات العمرانية المحيطة فيه، مثل:(داريا، سبينة، صحنايا، يلدا وببيلا)، بالإضافة إلى أحياء الميدان والتي كانت تعتبر بمثابة المدينة للقرى المحيطة بها وللمحور.
- وكانت هذه الفترة قد بدأت تخضع لمخطط (دانجيه – ايكوشار) عام ١٩٣٧م، بوضع المخطط التنظيمي لدمشق.
- بالإضافة إلى فترات الاضطراب السياسية التي عاشتها دمشق بعد الحرب العالمية الأولى (١٩١٤م – ١٩١٨م)، حتى إعلان الاستقلال عام ١٩٤٥م، فعاشت دمشق في تلك المرحلة **تنظيمات عمرانية جديدة** استمرت وتوسعت بعد الاستقلال. وجاءت بعد تلك الفترة حرب ٤٨، وما ساهمت به من آثار الهجرة على المدينة، حيث كان الطريق الجنوبي هو صلة الوصل بين المدينة وهذه التجمعات العمرانية المتضررة من الحرب.

ويوضح المخطط [٧-٣] المخطط الكادسترائي للمحور الجنوبي كاملاً وموقع الشريحة المختارة ضمنه، ونلاحظ من المخطط [٧-٤] غلبة الأراضي الزراعية على استعمالات مقاطع الشريحة والمحور، وأن نسبة العمران فيها لا تتجاوز ٢٠% من الأراضي الموجودة، بالإضافة إلى المخطط [٧-٥] والذي يعطي مقارنة واضحة بين الصورة الفضائية (Google Earth) اليوم والمخطط الكادسترائي لفترة الثلاثينات، حيث نلاحظ من خلاله مدى انحسار الأراضي الزراعية التي كانت موجودة على حساب توسع التجمعات العمرانية المحيطة بها، والاستثمارات الحالية القائمة.

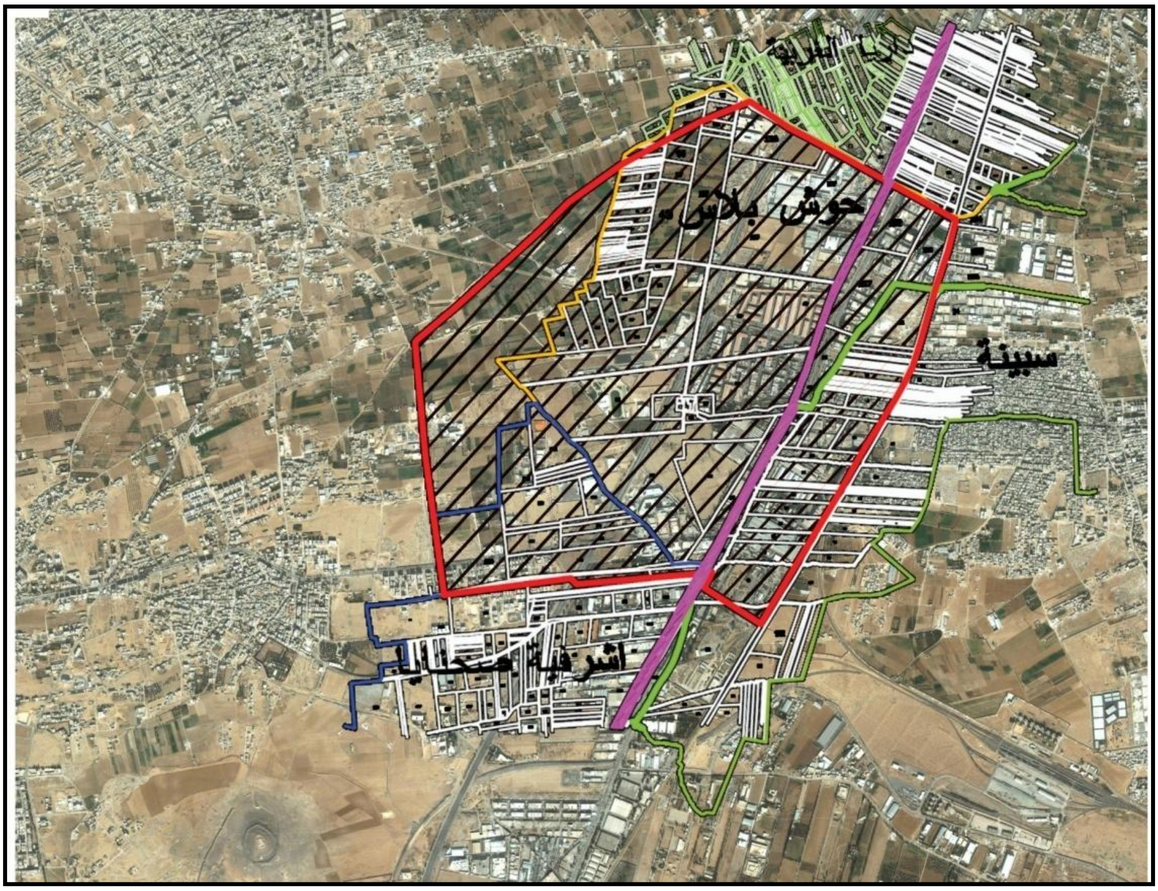


المخطط [٧- ٣]: (من اليمين) الشريحة المختارة للدراسة حتى منطقة صحنايا، (من اليسار) المخطط الكادسترائي للمحور الجنوبي.

المصدر: أرشيف مديرية مدينة دمشق القديمة - بتصرف.



المخطط [٧- ٤]: استعمالات المحور في الثلاثينات من القرن العشرين.
المصدر: أرشيف مديرية مدينة دمشق القديمة - بتصرف.



المخطط [٧- ٥]: المخطط الكادسترائي للشريحة في الثلاثينيات من القرن العشرين، ومقارنة مع صورة فضائية من (Google Earth) في عام ٢٠١٠.
المصدر: Google Earth والمخطط الكادسترائي من أرشيف مديرية دمشق القديمة - بتصرف.

ثانياً / ستـينات القرن العشرين (٦٠'):



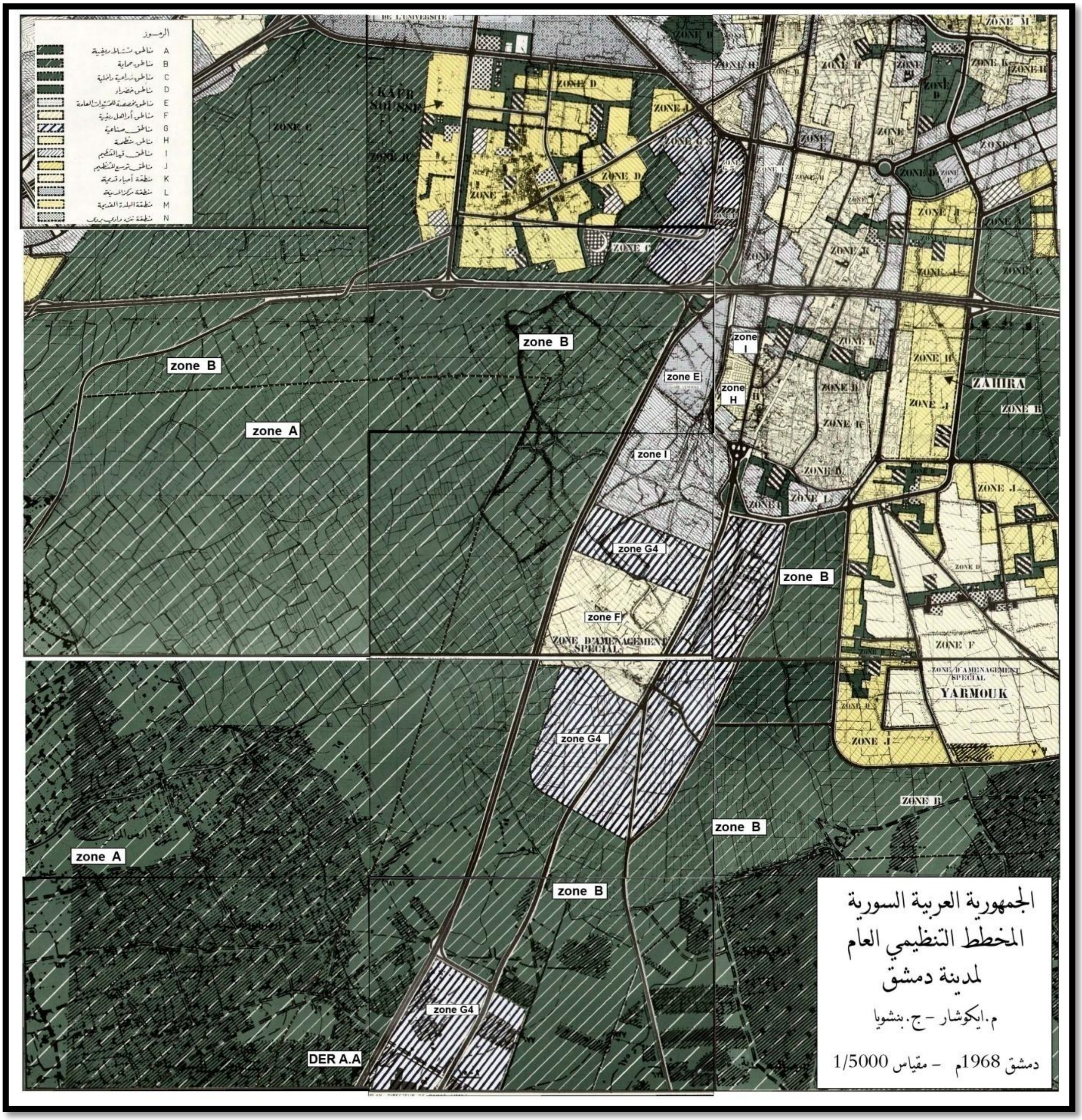
- إن أكثر ما يميز هذه الفترة هو ظهور (مخطط ايكوشار) بالمخطط التنظيمي لمدينة دمشق عام ١٩٦٨م،[١] بعد ظهور الحاجة إلى وجود مخطط نتيجة الهجرات الداخلية إلى المدينة من قرى الجنوب ومن كل مكان وخاصة بعد حرب عامي (٤٨ و٦٧)، حيث تمركز معظم هذه الهجرات في الغوطة.
- وبدء النمو الاقتصادي للمدينة والتوسع السكاني على حساب الأراضي الزراعية بشكل عشوائي، مما أكد على أهمية وجود مخطط تنظيمي. والذي كان له أكبر تأثير على الغوطة والمناطق المحيطة بالمدينة، مما توجب معه تحجيم النمو في تجمعات الغوطة وتنشيط محاور أخرى للتنمية.
- وتطورت مداخل المدينة القديمة لتصبح محاور جديدة باستعمالات مختلفة.[٢] فمثلاً؛ تطور محور باب الجابية مروراً بأحياء الميدان وحتى باب مصلى وتوسع ليكون محور **تجاري.**
- وأصبح اتجاه النمو نحو الأراضي الزراعية في الغوطة باتجاه الجنوب والجنوب الشرقي، وذلك بسبب الطريق الدائري المقترح من قبل ايكوشار حول المدينة، وبالتالي انتشرت التوسعات العشوائية المحيطية لتشمل التجمعات المحيطة بالمحور، أضف إلى ذلك عدم وجود الضوابط والتشريعات التي تفرض الحد من الانتشار العشوائي في وقت كان فيه السكان يتوافدون إلى دمشق من كل مكان بسبب الكثير من الظروف، بالإضافة إلى غياب عنصر المراقبة على التنفيذ.

ويوضح المخطط [٧-٦] والمقترح من قبل إيكوشار تنظيم الجزء الجنوبي من المدينة.
ويبين المخطط [٧-٧] مقارنة لمخطط ايكوشار التنظيمي المقترح للجزء الجنوبي مع صورة فضائية من (Google Earth) للوضع الراهن لنفس الجزء وتوضح التدهور الحاصل نتيجة غياب ضابطة نظام البناء على أرض الواقع في هذا الجزء.

وفيما يلي تعداد لرموز ضابطة البناء في الجزء الخاص من المحور الجنوبي ضمن حدود مخطط ايكوشار:

- **المنطقة (A) مناطق النشاط الريفي:** وتعتبر هذه المناطق ذات نشاط ريفي والتي يجب أن لا تتلقى سكاناً من المدن ولا أي تمركز للمساكن. ويجب المحافظة عليها في حالتها الحاضرة، والتحسينات الوحيدة المقبولة هي التي تتعلق بالري وبتحسين الزراعة.
- **المنطقة (B)** منطقة حماية.
- **المنطقة (G4)** منطقة صناعية.
- **المنطقة (H)** مناطق منظمة.
- **المنطقة (E)** مناطق مخصصة للمشيدات العامة.
- **المنطقة (I)** منطقة قيد التنظيم.
- **المنطقة (F)** مناطق أواهل ريفية.

[١] انظر الفصل الثالث – إقليم دمشق بتفصيل أكثر عن مرحلة تطور المدينة في فترة الستينات – مخطط ايكوشار.
[٢] الفصل الخامس – سياسة محاور التنمية العمرانية - المخطط [٥- ٥].



المخطط [٧- ٦]: مخطط ايكوشار عام ١٩٦٨م لجزء المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا).
المصدر: مخطط ايكوشار – بانشويا ٦٨م.



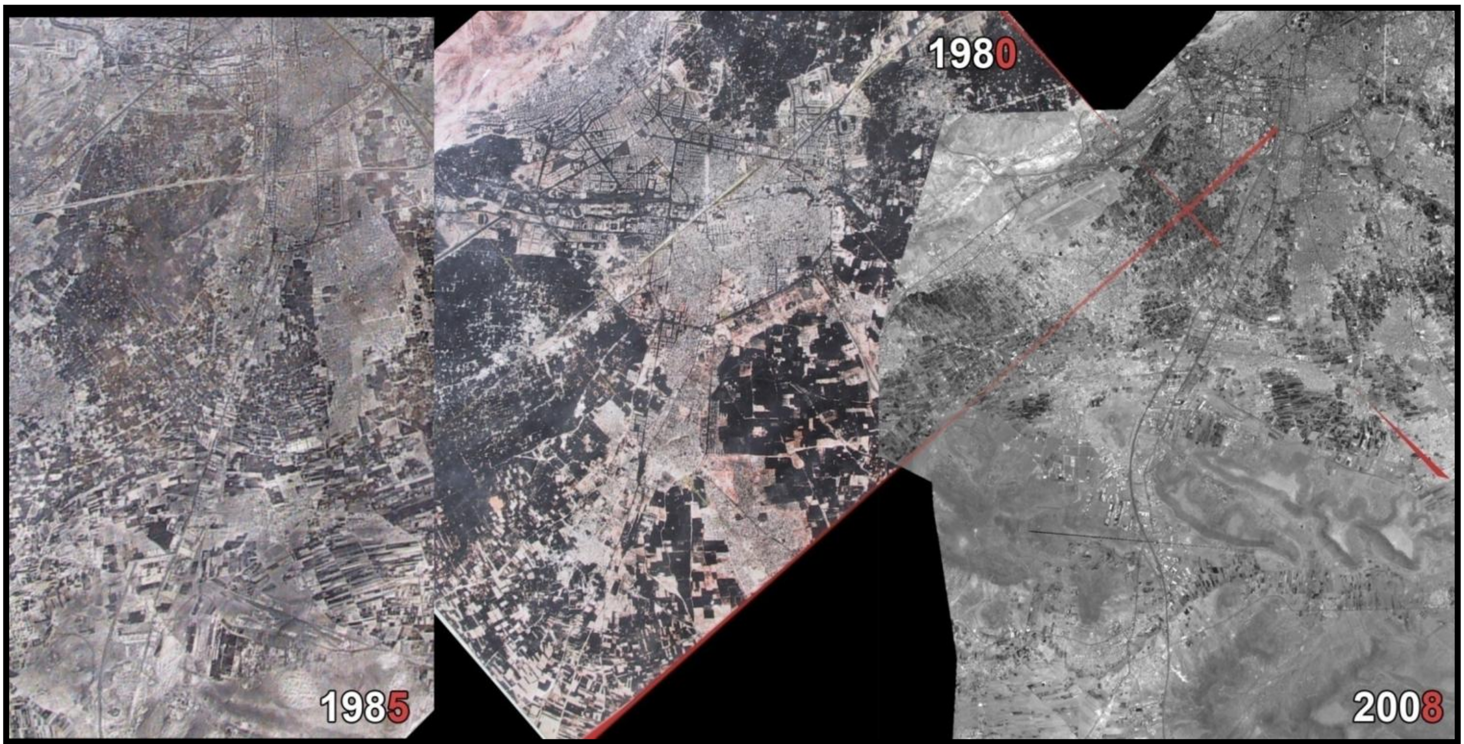
المخطط [٧- ٧]: مخطط ايكوشار والمحور الجنوبي.
المصدر: الصورة الفضائية (Google Earth) ومخطط ايكوشار ٦٨م – بتصرف.

ثالثاً / تسعينات القرن العشرين (٩٠'):



- بدأت في هذه الفترة تزداد حجم التجمعات العمرانية العشوائية التي غلبت على الأراضي الزراعية، حيث توسعت هذه التجمعات في مناطق الغوطة، وبلغ نسبة إنحسار الأراضي الزراعية منها حوالي ٤٠٠٠ هكتار، وذلك نتيجة ارتفاع عدد سكانها وتسارع وتيرة انتشار السكن العشوائي.
- وبدأت الفعاليات الصناعية بالتمركز نحو محورين اثنين الشمالي **والجنوبي**، وتركزت كل الورش والمستودعات هناك في هذين الجزأين.
- وكان من اقتراحات الدراسات المحلية ضمن خطة مصور عام جديد لدمشق اقتراح شركة الدراسات بتوسيع المنطقة الصناعية على طريق درعا وامتدادها في كلاً من منطقتي (حوش بلاس والقدم) على المحور الجنوبي، ومناطق أخرى بهدف تجميع كل هذه الفعاليات الصناعية ضمن إطار صناعي واحد مشكلةً ما سمته (بالبارك الصناعي)، [١] ورفضها لأي مدينة صناعية مقترحة بالكسوة وذلك بسبب الإنتاجية الزراعية فيها، وهي جزء من منطقة الزراعات الكثيفة والغير كثيفة في الغوطة. وركزت أعمال التنمية فيها (ضمن المقترح) بتنمية المنطقة الواقعة شمال وجنوب تلال الكسوة. [١]

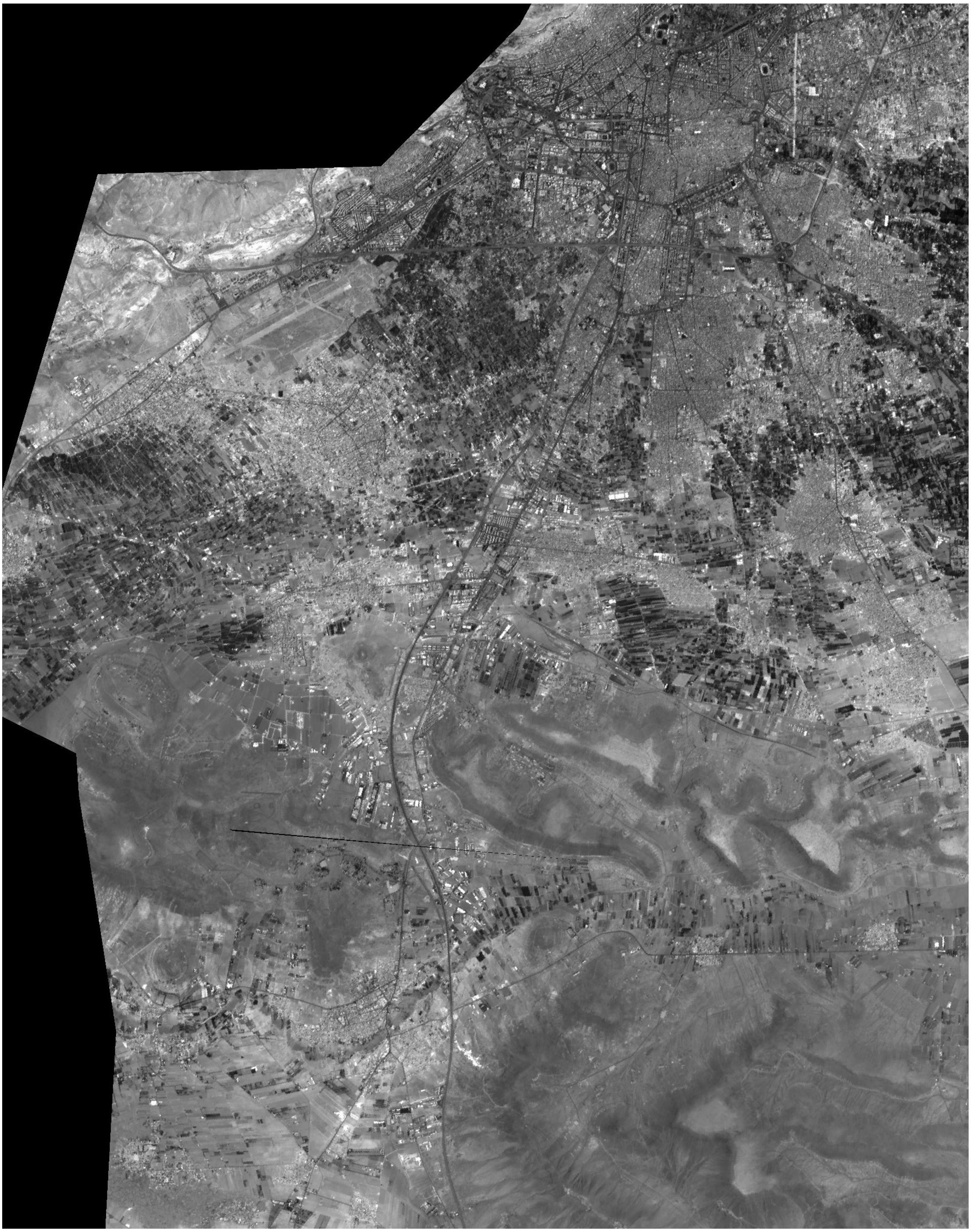
وفيما يلي يبين المخطط [٧-٨] مقارنة للعمران على المحور في الفترة من الثمانينات وحتى ثلاثين سنة تقريباً، ومدى إنحسار الأراضي الزراعية وتمركز العمران العشوائي غير المنظم فيها. ويوضح المخطط [٧-٩] المحور الجنوبي عام ١٩٩٢م.



المخطط [٧- ٨]: درجة إنحسار الأراضي الزراعية في فترة الثمانينات وحتى ثلاثين سنة تقريباً (أي حتى عام ٢٠٠٨م).
المصدر: (مخطط ٢٠٠٨) برنامج Google Earth.
(مخطط ١٩٨٠ و ١٩٨٥) من أرشيف مديرية مدينة دمشق القديمة.

---

[١] للتفاصيل راجع الفصل الثالث – إقليم دمشق – شركة الدراسات والاستشارات الفنية.



المخطط [٧- ٩]: يوضح المحور كاملاً في فترة التسعينات تحديداً عام ١٩٩٢م.
المصدر: هيئة الاستشعار عن بعد، مستشعر TM، بواسطة القمر الصناعي لاندسات LANDSAT، بدقة ٦٠م.

١ ٢ ٣ القرن الواحد وعشرون (٢١):



تقدمت التنمية **العمرانية والصناعية** نحو طريق (دمشق – درعا) على امتداد الطريق السريع وتمركزت في منطقة الكسوة، وشهدت هذه الفترة تغييرات عديدة بجميع المجالات الاقتصادية والعمرانية والخدمية والمرورية وزيادة الحركة المورفولوجية على المحور، وتتضمن دراسة هذه الفترة من التطور العمراني ما يلي:

- الوضع الراهن للمحور الجنوبي من خلال **التوصيف الميداني** له.
- مخططات الوضع الراهن للمحور الجنوبي.
- مشاريع ودراسات قامت على المحور الجنوبي /مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي ووضع المخطط التنظيمي.
- عرض وقائع المحور الجنوبي كاملةً.
- تحليل **لمشاكل** وإشكاليات المحور.
- تحديد **الأهداف والرؤى** (الحالية والمستقبلية).

١ ٢ ٣ ١ الوضع الراهن للمحور الجنوبي من خلال التوصيف الميداني له:

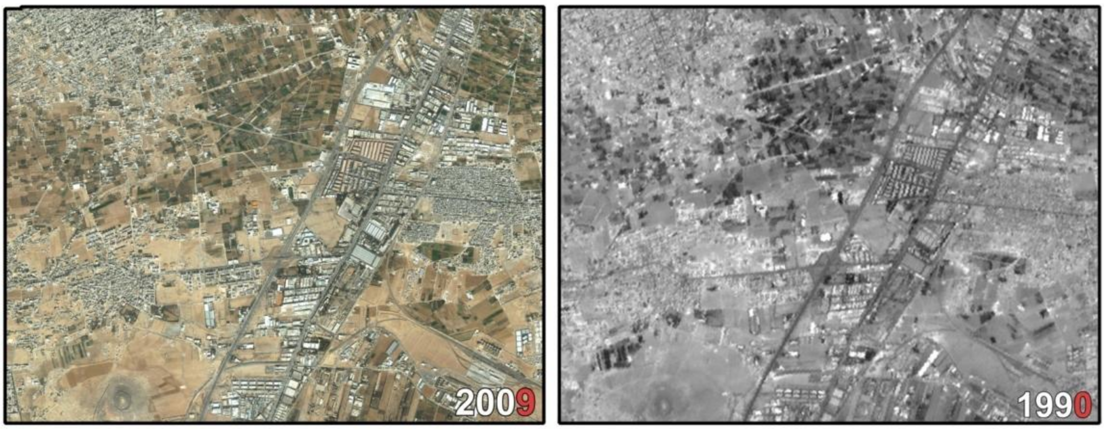
إن أفضل وسيلة يتم وصف المحور الجنوبي اليوم من خلالها ليعطي تصور حقيقي وواقعي عن الوضع الراهن؛ هي من خلال التوصيف الميداني له وعرض تجارب الخبراء وأصحاب القرار، وتم استنتاجها من خلال إحصاءات الاستبيان.

وتم خلال فترة إعداد الرسالة القيام بعدة رحلات ميدانية بتاريخ: (١٤ آذار ٢٠٠٩م)، (٢٧ تموز ٢٠٠٩م)، (٤ كانون الأول ٢٠٠٩م) و(٢٣ كانون الأول ٢٠٠٩م).

تضمنت بعض هذه الرحلات رحلة من العقدة الثامنة في المتحلق الجنوبي حتى بلدة غباغب، ورحلة من دمشق حتى محافظة درعا ورحلة أخرى حتى عقدة الكسوة، وكانت الرحلتين الأخيرتين بمثابة توصيف تفصيلي للمشاكل في الشريحة المختارة على المحور. وفيما يلي توصيف عام للمحور حسب التقسيمات المقترحة لتسهيل دراسة المحور. [1] ويوضح الجدول [٧-١] توصيف الوضع الراهن للمحور الجنوبي بأجزائه (A،B وC) من خلال الرحلات الميدانية.

ويوضح كلاً من الشكلين [٧- ٣] و[٧- ٤] مسار توصيف هذه الاستعمالات على المحور لكل الأجزاء والحالة العمرانية حسب التقسيمات المعتمدة من العقدة الثامنة إلى ما بعد عقدة الكسوة وحتى حدود محافظة درعا.

وبعد توضيح الوضع الراهن من خلال الوصف العمراني للمشاهدات الميدانية، نستعرض الواقع الحالي من خلال بعض المخططات التنظيمية والكادسترائية والتي تبين الوضع الراهن للشريحة (الجزء B) موضحاً عليه الطرقات والأراضي الزراعية بالتطابق مع الصور الفضائية كما في المخطط [٧-١٠].



المخطط [٧- ١٢]: مقارنة لجزء الشريحة بين عامي ١٩٩٠ و٢٠٠٩م
المصدر: مخطط عام ١٩٩٠م هيئة الاستشعار عن بعد، ومخطط عام ٢٠٠٩م برنامج Google Earth.

وأما المخطط [٧-١١] فيوضح مراحل كل الفترات الزمنية للمخطط التنظيمي متطابقة مع بعضها البعض على موقع الشريحة للمقارنة في التغييرات الحاصلة على هذا الجزء. بالإضافة إلى المخطط [٧-١٢] والذي يوضح مقارنة لجزء المحور (B) بين عامي (١٩٩٠م و ٢٠٠٩م).

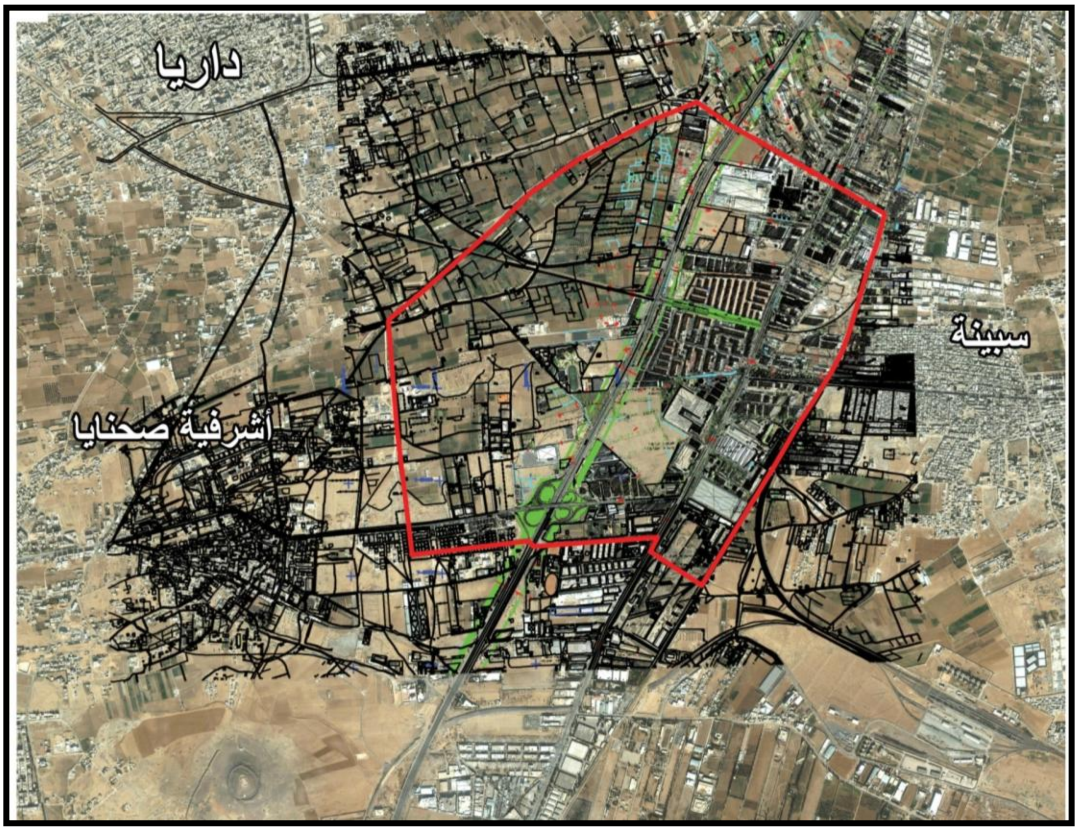
---

[١] سيتم استعراض وتوصيف للمحور بكامل أجزاءه (A،B وC) والتي سبق التحدث عنها في الفصل السابق، وسيتضمن كل جزء من أجزاء التوصيف إسقاطات عمرانية على كلاً من المحور الجنوبي كاملاً (المنهجية الإقليمية) وعلى الشريحة التفصيلية المقترحة ضمن دراسة البحث (المنهجية العمرانية).

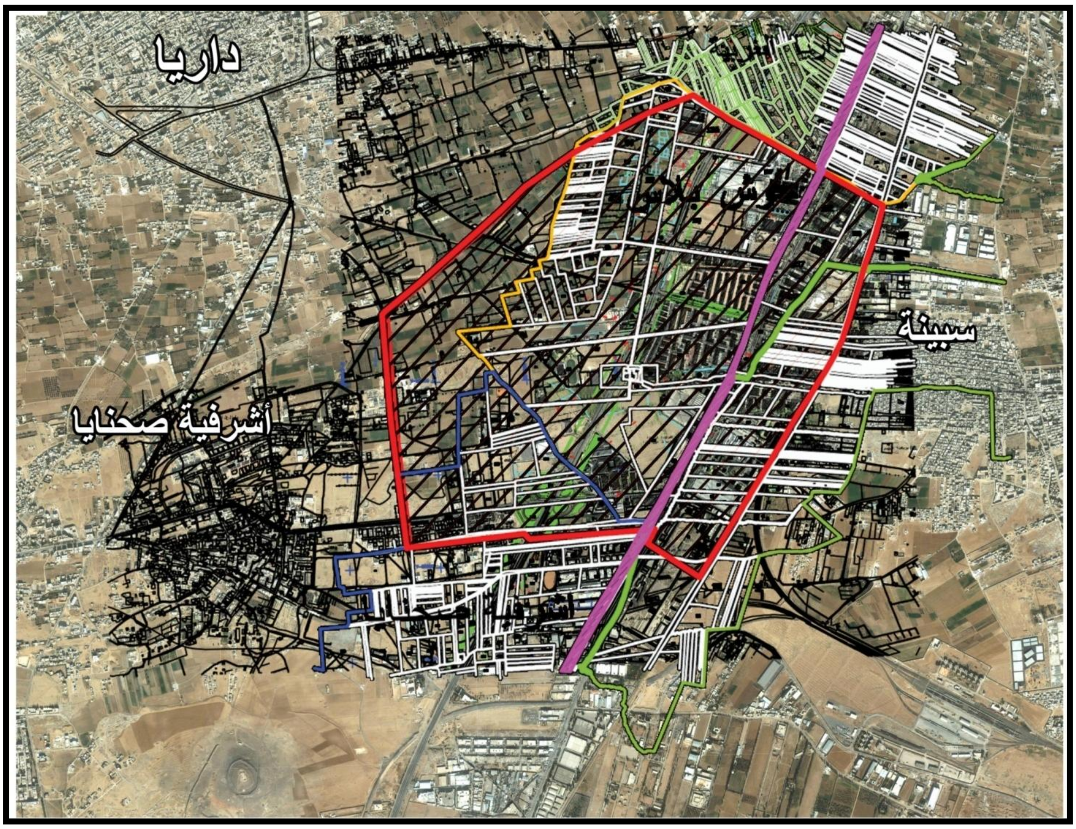
	الجزء (A) من العقدة الثامنة في المتحلق الجنوبي وحتى الحدود الإدارية للمدينة	**الجزء (B) من الحدود الإدارية للمدينة وحتى عقدة صحنايا**	**الجزء (C) من عقدة جسر صحنايا وحتى عقدة جسر الكسوة:**
التوصيف الميداني	يمر المحور بالعديد من الأحياء والمناطق التالية مثل: (ساحة الأشمر في منطقة السيدة عائشة، منطقة الدحاديل ومنطقة القدم)، ويلاحظ على مسار هذا الجزء من المحور وجود المعامل والمصانع والمستودعات، مثل؛ (معمل الحافظ). ومركز إنطلاق لباصات ريف دمشق. ويتميز هذا الجزء من المحور بوجود الفعاليات **السكنية العشوائية والتجارية** على طرفي الطريق والتي يتخللها بعض الأراضي الزراعية والمعامل التجارية أو المصانع. وتعطي الصورة [٧- ١] فكرة واضحة عن الوضع العمراني العشوائي في المنطقة.	في هذا الجزء من المحور يمر مسار الطريق بعدة فعاليات ضمن المناطق التالية: (سبينة، حوش بلاس وأشرفية صحنايا)؛ ويتميز الجزء (B) من المحور بوجود فعاليات عديدة ومختلطة أغلبها يغلب عليه **الصفة التجارية والصناعية** مثل: الورشات والمستودعات المكشوفة والغير نظامية، وبعض المعامل والمصانع مثل (معمل لماركة ستيفانل للألبسة الجاهزة - معامل الكزبري) وفي بعض الأحيان المجمعات التجارية الكبيرة (مركز تفاحة والتاون سنتر - مركز الواحة سنتر التجاري)، بالإضافة إلى **الفعاليات التعليمية** لبعض المدارس الخاصة والتي كان بعضها ضمن المدينة القديمة وتم نقلهم إلى خارج الحدود الإدارية للمدينة في إطار خطة التطوير والتنمية المرورية والخدمية للمدينة القديمة، ومن بين هذه المدارس (مدرسة المحسنية)، بالإضافة للعديد من الروضات والمدارس مثل (مدرسة الشويفات الخاصة - مدرسة منهل المجد). ونجد أيضاً بالقرب من عقدة صحنايا (بلدية الأشرفية) **ومشاريع السكن** التابعة للجمعيات الخاصة والمطلة على المحور بشكل مباشر، بالإضافة إلى **الفعاليات الإدارية والطبية والحكومية** مثل (مدينة الفروسية - مشفى السلام - المصرف الزراعي التعاوني). ونلاحظ بعض الأراضي الزراعية والأراضي الجرداء. الصورة [٧-٢]، [٧-٣].	يمر هذا الجزء من المحور (بمنطقة الكسوة والتي تضم المنطقة الصناعية، منطقة خان دنون، دير علي ومنكت الحطب). ونلاحظ غلبة **الأراضي الزراعية والفعاليات الصناعية** على هذا الجزء من المحور مثل (الشركة المتحدة للصناعات البيتروكيميائية والشركة الوطنية للخزف)، ومع استمرار مسار المحور نحو بلدة غباغب نلاحظ وجود بعض الاستعمالات ذات الصفة الاستثمارية الجديدة على المحور وهي **"الاستعمال التعليمي"**، والتي تتجسد في وجود بعض المدارس والجامعات الخاصة، مثل؛ (جامعة اليرموك الخاصة - الجامعة الدولية للعلوم والتكنولوجيا). وأصبح لهذه الجامعات اليوم دور كبير بالمساهمة في **تنمية المحور**. بالإضافة إلى بعض الفعاليات الحكومية مثل (مديرية التنمية الزراعية بالمنطقة الجنوبية). وتعطي الصورتان [٧-٤] و[٧-٥] تصور واضح عن طبيعة هذه الفعاليات على المحور.
النتيجة	➢ **نستنتج أن نسبة الفعاليات الصناعية على هذا الجزء من المحور (A) أقل من الفعاليات التجارية والسكنية.**	➢ **نستنتج ترتيب الفعاليات على المحور بحسب غالبيتها كالتالي: (تجارية، صناعية، سكنية ومن ثم تعليمية).**	➢ **ونستنتج فيما يلي: غلبت الأراضي الزراعية والفعاليات الصناعية والتعليمية على هذا الجزء من المحور.**

صورة	 الصورة [٧- ١]: استعمال عمراني عشوائي وتجاري - منطقة نهر عيشة. المصدر: بعدسة الباحثة ٢٧ تموز ٢٠٠٩م.	 الصورة [٧-٢]: يظهر كلاً من بلدية داريا وصحنايا والتجمعات العمرانية المحيطة بالمحور، إضافةً للفعاليات التجارية والتعديات على الأراضي الزراعية /الصورة من أعلى مجمع التاون سنتر/. المصدر: بعدسة الباحثة، ٤ كانون أول ٢٠٠٩م.  الصورة [٧-٣]: تظهر الجزء B من المحور والاستعمالات (التجارية والصناعية) على طرفيه بالإضافة للأراضي الزراعية. / الصورة من أعلى مجمع التاون سنتر/. المصدر: بعدسة الباحثة، ٤ كانون أول ٢٠٠٩م.	 الصورة [٧-٤]: الفعاليات الصناعية على المحور. المصدر: بعدسة الباحثة، ٢٣ كانون الأول ٢٠٠٩م.  الصورة [٧-٥]: الجامعات الخاصة على المحور. المصدر: بعدسة الباحثة، ٢٣ كانون الأول ٢٠٠٩م.

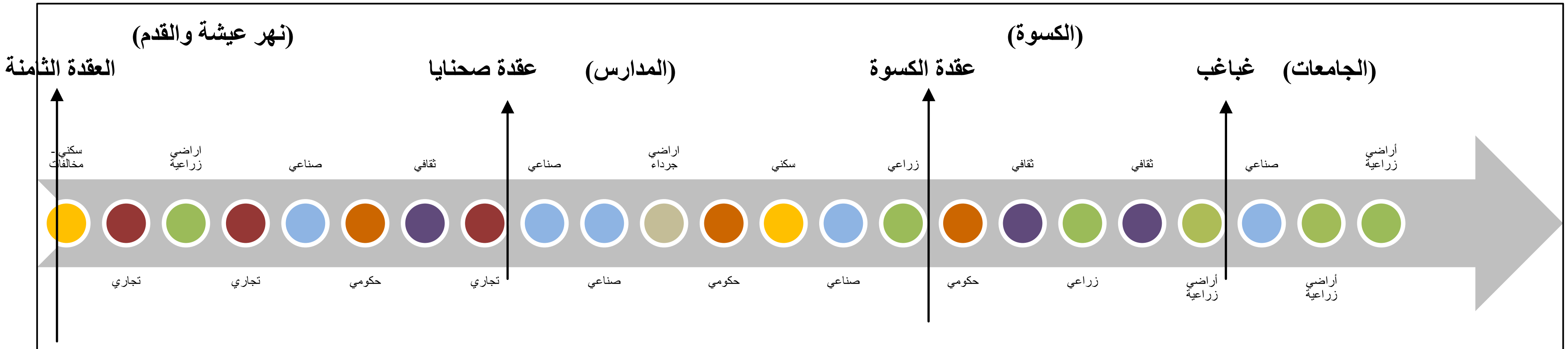
الجدول [٧-١]: توصيف الوضع الراهن للمحور الجنوبي بأجزائه (A،B وC) من خلال الرحلات الميدانية.
المصدر: الباحثة استناداً إلى الرحلات الميدانية.



المخطط [٧- ١٠]: الوضع الراهن للشريحة موضحاً عليه الطرقات والأراضي الزراعية بالتطابق مع الصورة الفضائية.
المصدر: Google Earth ومديرية التخطيط العمراني التابعة لوزارة الإدارة المحلية – بتصرف.

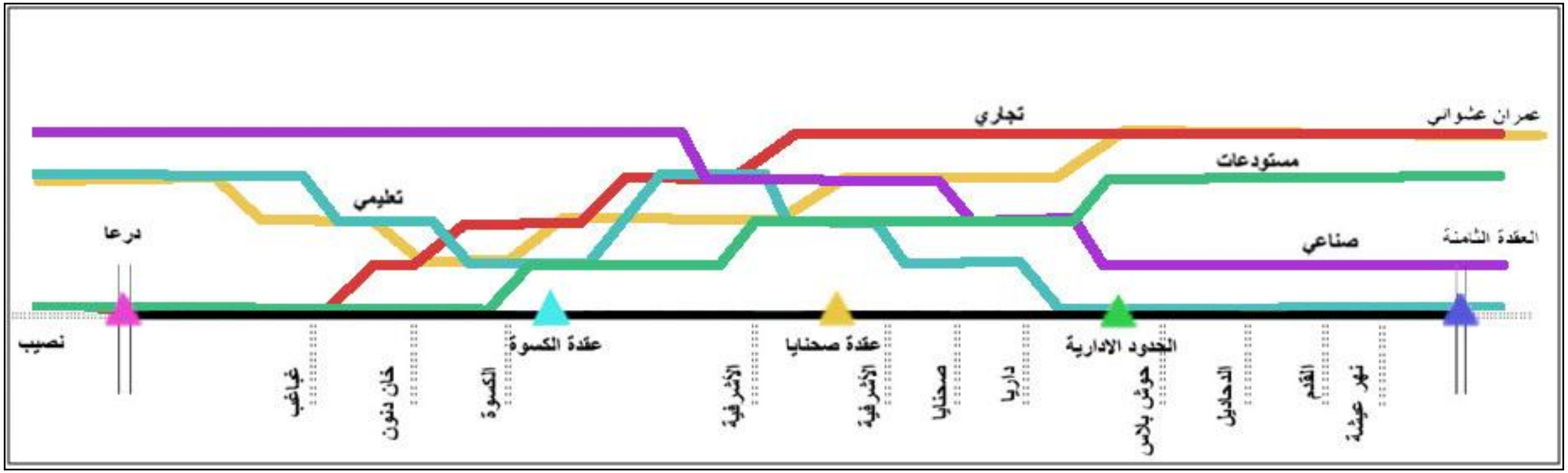


المخطط [٧- ١١]: مراحل كل الفترات الزمنية للمخطط التنظيمي متطابقة مع بعضها البعض على الشريحة.
المصدر: Google Earth ومديرية التخطيط العمراني التابعة لوزارة الإدارة المحلية – بتصرف.



الشكل [٧-٣]: مسار تناوب الاستعمالات على المحور الجنوبي من العقدة الثامنة وحتى مدينة درعا.

المصدر: الباحثة بالاعتماد على الوصف الميداني للرحلات.



الشكل [٧-٤]: مسار استعمالات الأراضي للمحور والحالة العمرانية حسب التقسيمات المعتمدة في البحث. (النسب تقديرية من خلال المشاهدة في الرحلات الميدانية).

المصدر: الباحثة بالاعتماد على الوصف الميداني للرحلات.

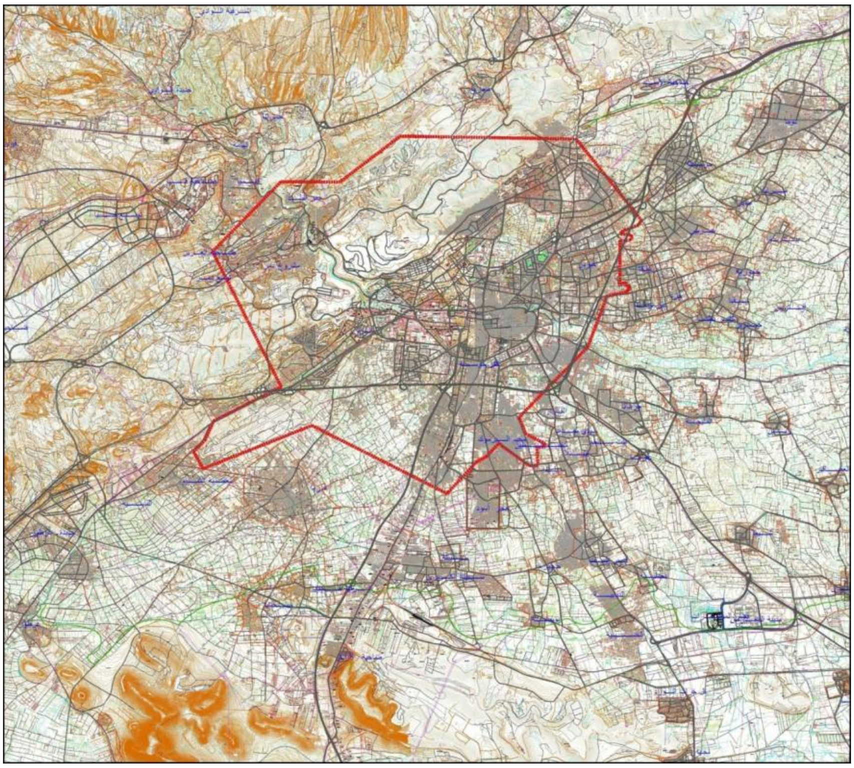
١ ٢ ٣ ٢ مخططات الوضع الراهن للمحور الجنوبي:

وفيما يلي عرض لبعض المخططات التنظيمية والطبوغرافية والتي توضح الوضع الراهن للمحور الجنوبي:

يوضح المخطط [٧-١٣] المخطط الطبوغرافي لمحور دمشق الجنوبي.

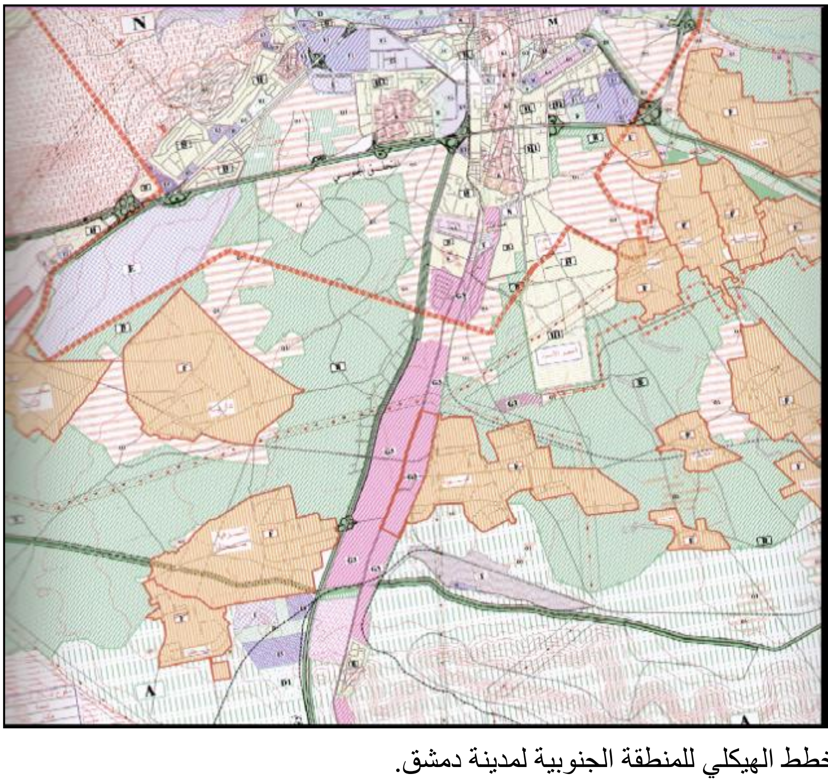
ويظهر المخطط [٧- ١٤] المخطط الهيكلي للمنطقة الجنوبية في مدينة دمشق.

أما المخطط [٧-١٥] فيبين المخطط التنظيمي للوضع الراهن في المحور الجنوبي.



المخطط [٧-١٣]: المخطط الطبوغرافي لجزء محور دمشق الجنوبي.

المصدر: عابدين، واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق، ٢٠٠٩م.



المخطط [٧- ١٤]:المخطط الهيكلي للمنطقة الجنوبية لمدينة دمشق.

المصدر: عابدين، واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق، ٢٠٠٩م.

مخطط الاوتوكاد

١ ٢ ٣ ٣ مشاريع ودراسات قامت على المحور الجنوبي:

- **مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي ووضع المخطط التنظيمي الأولي:**

للأسف لم تجد هذه الدراسات سوى الورق والمخططات لتمارس نفوذها من خلالها، ولم ترى تلك المخططات النور على أرض الواقع. فأصدرت وزارة الإدارة المحلية قراراً بتجميل مدخلي (دمشق الشمالي والجنوبي) ودراسة منهاج الوجائب لهما، ضمن إطار **خطة تنظيم وتجميل أهم مداخل دمشق**.

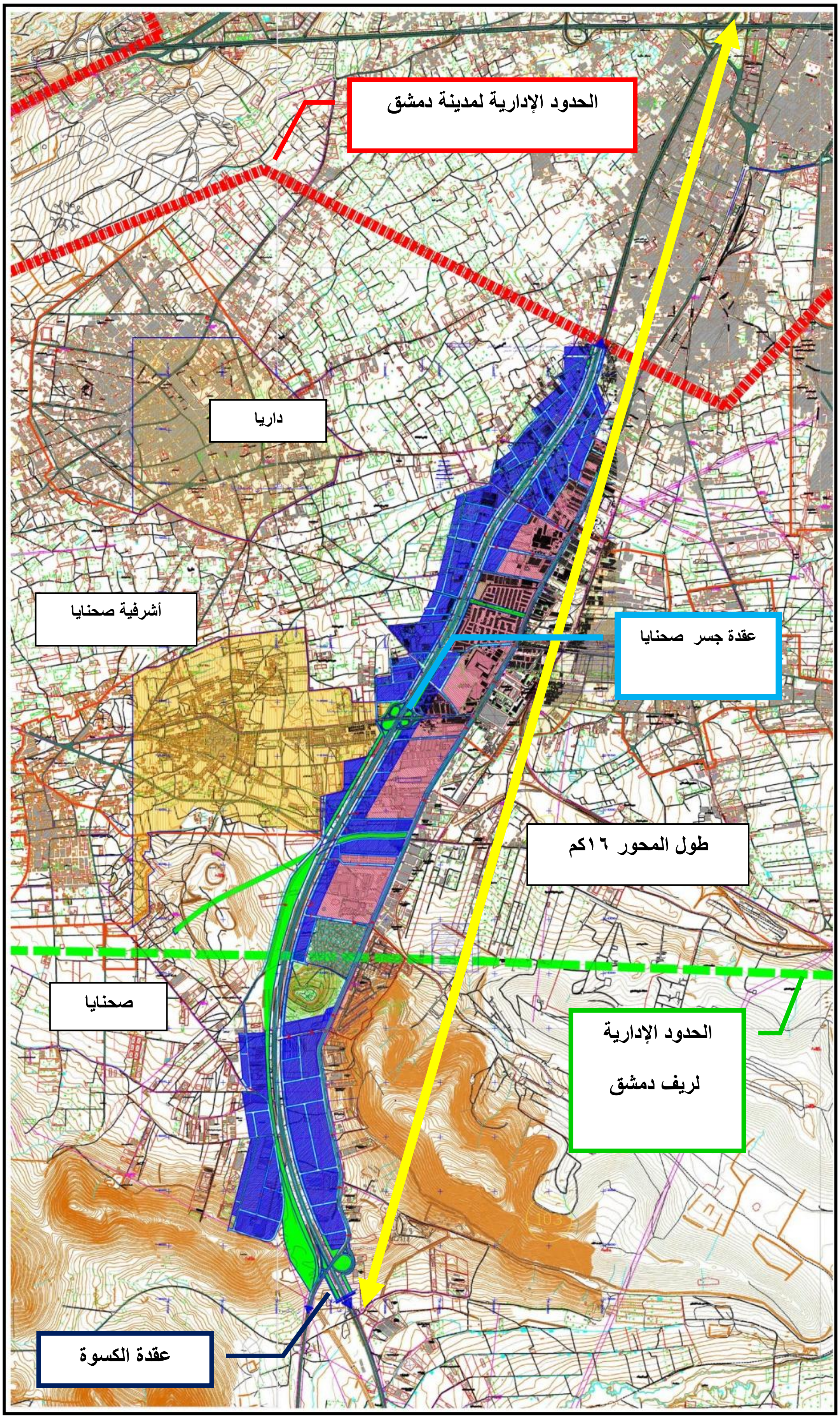
وفيما يلي عرض تفصيلي لمشروع **"تنظيم مدخل دمشق الجنوبي"** وأهدافه والجهات المستهدفة من هذا المشروع وأسباب اختياره، بالإضافة إلى استنتاج الرؤية الحقيقية للمشروع:

- **الجهة المقترحة للمشروع /** محافظة ريف دمشق
- **الجهة الدارسة للمشروع /** مديرية التخطيط العمراني التابعة إلى وزارة الإدارة المحلية.
- **الجهات المعنية في المشروع /** وزارة الإدارة المحلية – محافظة مدينة دمشق – محافظة ريف دمشق.
- **الوحدات الإدارية المستهدفة بالمشروع /** كلاً من بلديات (داريا، صحنايا، أشرفية صحنايا وسبينة).
- **حدود المشروع /** تم تحديد حدود محور الدراسة كشريحة عرضها ١كم وطولها ٩كم، تبعد عن الحدود الإدارية لمدينة دمشق حوالي ١٠٠م، ويمتد إلى حدود جسر الكسوة، ويضم أجزاء من ثلاث بلديات (داريا، صحنايا وأشرفية صحنايا).
- **أسباب اختيار دراسة هذا المدخل/**

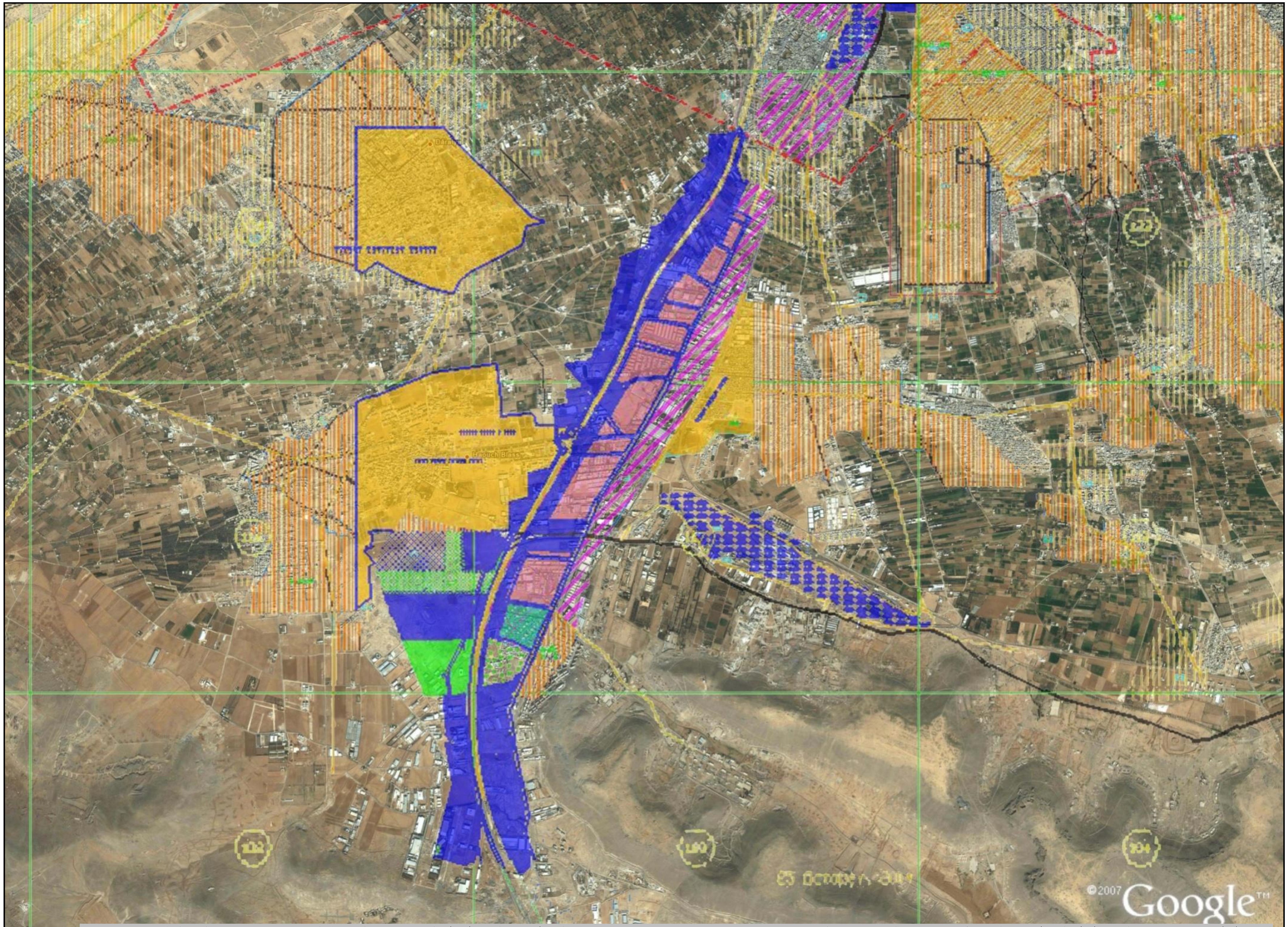
  - كان العمل على منح الرخص يتم بطريقة عشوائية، بهدف الاستثمار على أراضي المحور وما حولها، وذلك بسبب عدم وجود مخطط تنظيمي للمنطقة يحكمها ويضبط استعمالاتها، فلذلك تم التوجه للريف بإعطاء نظام موحد للكل دون استثناءات .
  - بالإضافة إلى أنه مدخل مهم لكلاً من الريف والمدينة، وبالتالي يتوجب العمل على تجميل مدخل كلاً منهما.
  - ويعتبر المدخل جزء من محور يمثل بوابة سورية نحو دول الجنوب (الأردن، السعودية، الكويت، الإمارات).

- **سيناريو مراحل المشروع /**

تم تشكيل لجنة لدراسة مشروع **"مدخل دمشق الجنوبي"** بقرار من السيد وزير الإدارة المحلية رقم /١٤٣/ ق بناء على أحكام المرسوم التشريعي رقم /٧٠/ عام ٢٠٠٣م، وعلى كتاب محافظة ريف دمشق رقم /٤٧٤/ تاريخ ٢٠٠٤/٢/١٦م، **مهمتها** دراسة تنظيم شريط طرفي أوتوستراد (دمشق – درعا). القرار [م٧- ١] في.الملحق رقم [٧]، وتم فيما بعد وضع نظام منهاج الوجائب العمراني لكلاً من مدخلي دمشق الجنوبي والشمالي في تاريخ ٢٠٠٥/٧/١٢م، القرارات [م٧-٢] [م٧-٣] [م٧-٤] [م٧-٥] في الملحق [٧]. وفي عام ٢٠٠٦م أعيد تشكيل لجنة فنية بقرار من السيد وزير الإدارة المحلية رقم /٢٧٥٠/ ق، **ومهمتها** دراسة المنطقة المحصورة بين طريق أوتوستراد (دمشق – درعا) والطريق القديم **وتحديث** "المخطط التنظيمي العام لمدخل مدينة دمشق الجنوبي". القرار [م٧-٦].



المخطط [٧- ١٦]: المخطط التنظيمي المقترح لمدخل مدينة دمشق الجنوبي.
المصدر: مديرية التنظيم والتخطيط العمراني التابعة لوزارة الإدارة المحلية - بتصرف.



المخطط [٧- ١٧]: المخطط التنظيمي لمدخل دمشق الجنوبي. المصدر: Google Earth ومديرية التنظيم والتخطيط العمراني التابعة لوزارة الإدارة المحلية.– بتصرف

- **بدء العمل بالمشروع /** بدء العمل على المشروع عام ٢٠٠٤م، وتم الإشتراط على دراسة المشروع ضمن ثلاث مراحل ولكن للأسف لم يكتمل إلا بدراسة مرحلة واحدة (المرحلة الأولى فقط) ولم يتم تنفيذها أيضاً.
- **مراحل العمل /** من المفترض أن يكون دراسة المشروع على ثلاث مراحل كل مرحلة تمثل (١كم) من الشريحة باتجاه الغرب ولكن لم يتم سوى دراسة المرحلة الأولى وتوقف العمل عن دراسة المرحلة الأولى، وفيما يلي عرض لتفاصيل المرحلة الأولى:
- **المرحلة الأولى:**

- تم العمل على دراسة كامل المقطع في الجهة الغربية من الحدود الإدارية لمدينة دمشق وحتى عقدة الكسوة كمرحلة أولى بمسافة ٢٠٠م.
- كان التوجه بأن تكون استعمالات المنطقة تجارية، سياحية (فنادق)، ولكن لم يستمر التخطيط بهذه الطريقة، وبالتالي أصبح التوجه بتحديد استعمالات خاصة، وبنظام بناء ٤٠٠٠م^2 كحد أدنى.
- وصل عامل الاستثمار لنسبة ٥%، (حيث كان العامل غير مستقر، ويواجه مشكلة في تحديد القيمة النهائية).[١]

وفي عام ٢٠٠٦ تم صدور المخطط التنظيمي لمدخل دمشق الجنوبي وذلك بعد تعديل قرار اللجنة الأولى، وتم تغيير عامل الاستثمار من ١,٥% إلى ٥%، ويمكن الإطلاع على المشروع المدروس من قبل اللجنة الفنية المشكلة بقرار وزير الإدارة المحلية في المخطط [٧ -١٦] حيث يوضح المصور المخطط التنظيمي الناتج عن دراسة اللجنة المشكلة، بالإضافة إلى ذلك تظهر حدود شريحة الدراسة بين الحدود الإدارية لمدينة دمشق وحتى عقدة الكسوة.

ويضم الملحق رقم [٧] بعض القرارات ونظام منهاج الوجائب في القرارين [م٧-٧] و [م٧-٨]. ويوضح المخطط [٧-١٧] المخطط التنظيمي على المحور كاملاً، والمخطط [٧-١٨] المخطط التنظيمي للجزء الخاص بالشريحة.

ويعرض الجدولين [٧-٢] و[٧-٣] منهاج الوجائب العمراني المقرر عام ٢٠٠٥م:

الحد الأقصى لمساحة بناء الطابق الأرضي	النسبة الدنيا للمساحات الخضراء	النسبة الإجبارية للمساحات المرصوفة	عامل الاستثمار	الارتفاع الأعظمي
٤٠% من مساحة العقار	٤٥% من مساحة العقار	١٥% من مساحة العقار	١,٥ من مساحة العقار	١٨م بما في ذلك بيت الدرج والتجهيزات الميكانيكية المحاطة بالتصوينة.

الجدول [٧-٢]: منهاج الوجائب المقترح عام ٢٠٠٥م- ١.

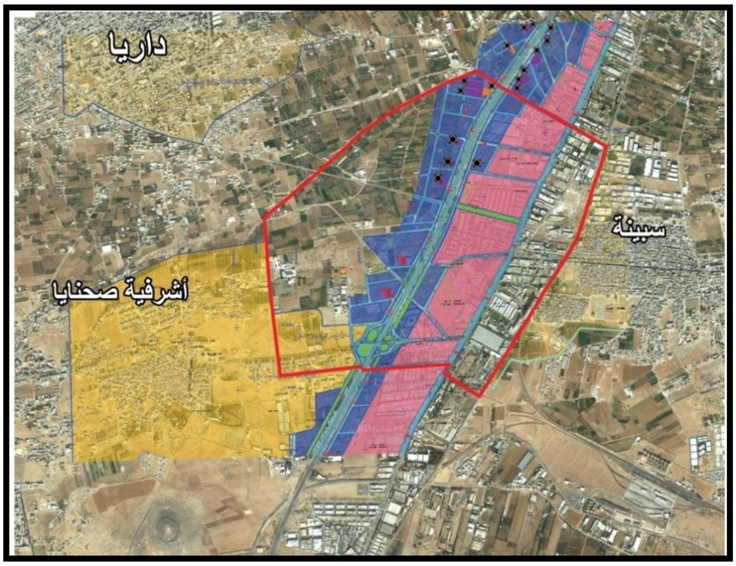
المصدر: مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية.

الصفة العمرانية	الحد الأدنى لمساحة العقار	الحد الأدنى للواجهة	الوجائب العمرانية
كافة الصفات التنظيمية ما عدا السكن والصناعة	٤٠٠٠ م٢	٤٠ م	١٠ م أمامية يضاف إليها حرم الطرق العامة ١٠م جانبية و ١٠م خلفية

* الحالات الاستثنائية للأبنية الخاصة (تخضع لدراسة من قبل لجنة فنية مختصة يشكلها السيد المحافظ مع المحافظة على عامل الاستثمار).

الجدول [٧-٣]: منهاج الوجائب المقترح عام ٢٠٠٥م- ٢.

المصدر: مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية.



المخطط [٧- ١٨]: المخطط التنظيمي لجزء الشريحة.

المصدر: (Google Earth) ومديرية التنظيم والتخطيط العمراني التابعة لوزارة الإدارة المحلية – بتصرف.

[١] سيرد لاحقاً تفصيل عن أسباب عدم استقرار عامل الاستثمار وأسباب توقف المشروع.

- **رؤية مشروع تنظيم المدخل الجنوبي وأهدافه:**
  - **رؤية المشروع الحقيقية:**

هو حقيقة **مشروع (نظام منهاج وجائب وعامل استثمار)** أكثر من اعتباره **مشروع إقليمي تنموي** يهتم بالجوانب التخطيطية (العمرانية والجمالية والمرورية والخدمية).

أما بالنسبة للجهات المتعلقة بالمشروع (محافظة دمشق، محافظة ريف دمشق ووزارة الإدارة المحلية) فقد اختلفت رؤى هذه الجهات عن بعضها البعض بالنسبة لتنظيم المحور، فبالرغم من قناعتهم بأهمية توحيد هذه الرؤى ووجود منهجية مشتركة، إلا أن: **محافظة دمشق** رأت في المشروع مشروع **"تنظيم وتجميل عمراني لمداخل المدينة"** سواءً للمدخل الجنوبي أو الشمالي، وذلك عن طريق طرح (نظام منهاج وجائب وعامل استثمار) للرخص المؤقتة، يحمي المنشآت المرخصة حالياً والمنشآت قيد الترخيص، بهدف ضبط الاستثناءات والرخص العشوائية.

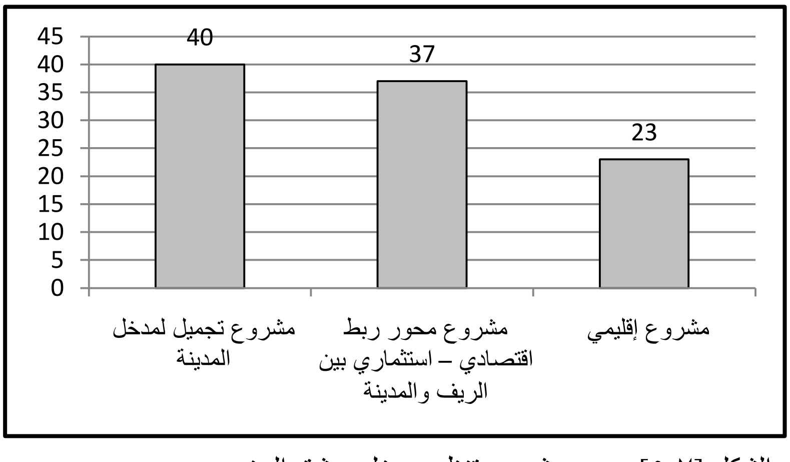
بينما تهدف رؤية **محافظة ريف دمشق** في كونه **مشروع اقتصادي استثماري** يساعد في تنظيم واقع البلديات والتجمعات العمرانية المحيطة بالمحور.

← وتكمن الرؤية **الحقيقية لمشروع المحور اليوم بالنسبة لجهات أصحاب القرار من خلال الرؤية لتنظيم وتجميل مدخل المدينة على مستوى عمراني فقط.**

← مما يدلنا على **عدم وضوح الرؤية والهدف الحقيقي** من مشروع تنظيم (مدخل دمشق الجنوبي اليوم)، وقد تم في ذلك إحصاء عدة رؤى مختلفة ضمن الاستبيان حول مشروع تنظيم المحور من قبل عدة جهات (محلية ودولية) كانت قد شاركت في قرار تنظيم المدخل الجنوبي ومخططاته التنظيمية، وتضمن الطرح معرفة آراء وتوجهات هذه الجهات في حقيقة هذه الرؤى المطروحة للمحور، ويوضح الجدول التالي هذه الرؤى بالنسبة للجهات المعنية بالمشروع، ونسب التأكيد على هذه الرؤى من قبل أصحاب القرار والباحثين، كما يلي:

مشروع تجميل لمدخل المدينة بالنسبة (لمدينة دمشق)	مشروع محور ربط اقتصادي – استثماري بين الريف والمدينة بالنسبة (لريف دمشق)	مشروع إقليمي بالنسبة (لوزارة الإدارة المحلية)
٤٠ %	٣٧ %	٢٣ %

- لكل من هذه الجهات رؤية وتوجه مختلف لا يتقاطع مع رؤية الجهات الأخرى مع وجود إطار عمل مشترك يساهم في توحيد هذه الرؤى ضمن الخطط الوطنية والإقليمية بعضها مع بعض.
- كانت نسبة ٤٠% من النتائج متضامنة مع توافق **رؤية محافظة دمشق** والتي تجد في مشروع تنظيم مدخل المحور (**مشروع تجميلي** فقط).
- بينما وجدت نسبة ٣٧% منهم الرؤية الصحيحة في رؤية **محافظة ريف دمشق،** فمشروع تنظيم مدخل المحور بالنسبة لها هو مشروع **(محور ربط اقتصادي – استثماري).**
- وأما نسبة ٢٣% فقد وجدت أنه يفترض بالمشروع أن يكون مشروعاً ذو **(رؤية إقليمية تنموية)** اعتماداً على **رؤية وزارة الإدارة المحلية** لجميع المشاريع العمرانية والتخطيطية في سورية بشكل عام وللعاصمة دمشق بشكل خاص والتأكيد على ظاهرة المحور الجنوبي العمرانية العشوائية بشكل أكبر. الشكل [٧-٥].



الشكل [٧-٥]: رؤى مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي.
المصدر: نتائج الاستبيان.

.... ونستدل مما سبق على التالي:

- **برأي محافظة دمشق** أن هدف محافظة ريف دمشق هو زيادة الفعاليات الاقتصادية على المحور ورفع عامل الاستثمار على حساب فعاليات وظائف المدينة، وهذا يتناقض مع توجهات وإستراتيجية محافظة دمشق ٢٠٠٨م.
- إن أولى منطلقات تنظيم المدخل الجنوبي كان تجميل مدخل المدينة، وإيجاد مواقع للمشاريع الاستثمارية الخدمية التي لا تتسع لها المدينة (والتي ليس لها أي توصيف وظيفي ضمن مخطط المدينة).
- إن رؤية المشروع الإقليمي الذي تتبناه الوزارة يجب أن يأخذ بعين الإعتبار التنمية الاقتصادية والعمرانية وبنفس الوقت النواحي الجمالية، ومراعاة المعايير البيئية المستدامة، وبشكل خاص المحافظة على الأراضي الزراعية.
- وبما أن معظم أجزاء المحور تقع حدوده ضمن منطقة ريف دمشق، فبالتالي نجد التقارب بين نسبة رؤى المدينة ورؤى الريف، ولكن لو وجدت هيئة لإقليم دمشق تضم كلاً من الريف والمدينة معاً لاختلفت النسب تماماً.
- يوضح الشكل [٧-٦] نتائج تحليل الإستبيان بالنسبة لجميع الجهات (المدينة، الريف والوزارة) على مدى توافق آرائها والرؤى الخاصة بها، حيث إن الجهة الوحيدة التي تطابقت نتائجها مع الرؤية الخاصة بها **كانت محافظة ريف دمشق**، فهي الجهة الوحيدة التي دعمت رؤيتها وأكدت عليها. بينما دلت بقية النتائج على **الرؤى المتناقضة لبقية الجهات تجاه الرؤية** لاستعمالات المحور (اليوم وغداً)، وخاصة بين رؤية كلاً من **الريف والمدينة.**

مما يدل على التأكيد:

➔ **بوجود التناقض بين الطرح للمفهوم النظري وواقع تطبيقه** العملي على أرض الواقع.



الشكل [٧-٦]: رأي الجهات (الوزارة، المدينة والريف) في الرؤى الخاصة بها.
المصدر: نتائج الاستبيان.

فالمحور اليوم:

➔ **محور اقتصادي / استثماري من الدرجة الأولى.**

وحُددِت الرؤية من قبل الجهة الدارسة في بداية مراحل العمل بالنسبة للمدخل الجنوبي؛ بتوجيه تخطيط المنطقة لمساحات طرق قليلة مقارنة مع مناطق (زونات) استعمالات أكبر منها، وذلك بحال وجدت الاستثمارات اللازمة والكبيرة لذلك. وفي حقيقة الأمر لم يكن هناك رؤية شاملة لكل المحور، أو حتى رؤى إقليمية شاملة.

وتم تنظيم **ورشة عمل** بعنوان **"مدخل دمشق الجنوبي"** في قاعة رضا سعيد، ٢٠٠٨/١٢/١م، **بهدف** عرض مشروع **(المدخل الجنوبي لمدينة دمشق بدأً من العقدة الثامنة – داريا – الكسوة – الدير علي)**. وتم في جلسات المناقشة تحديد أهم النقاط التي تشرح أسباب تنظيم المدخل الجنوبي وأسباب تأخيره واعتماده، وفيما يلي أهم النتائج:

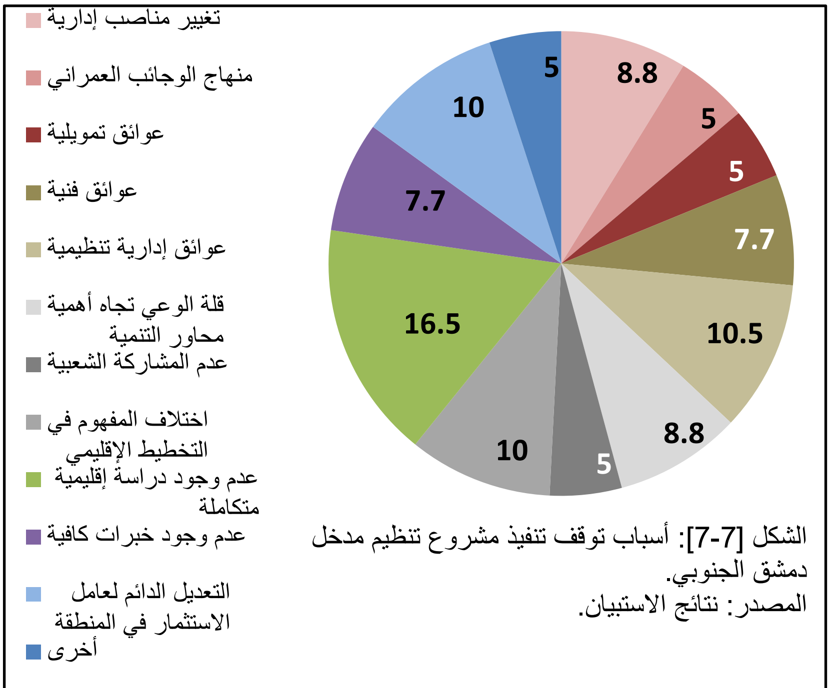
- التأكيد على أهمية مداخل مدينة دمشق والممتدة نحو عمق الريف.
- تسليط الضوء على واقع العشوائيات في هذه المداخل وعدم طرح الحلول لتنظيمها حتى الآن وإعادة تأهيلها، وأثر الفوضى العمرانية العشوائية التي سببتها.
- عدم وجود مقياس يمكن التحكيم إليه أو القياس عليه عند دراسة ووضع التخطيط الصحيح.
- غياب الدراسات الإقليمية.
- الحاجة إلى وضع رؤى إقليمية تساعد في (التخطيط والتنمية) وتوجد احتياجات وطنية شاملة وفرص للتنمية يمكن من خلالها أن تقوم بها محافظة الريف بالتعاون مع محافظة مدينة دمشق.
- وجود التجمعات الصناعية نتيجة تأخر انجاز بعض المناطق والمدن الصناعية.
- موضوع التراخيص المؤقتة، والتي لا تعطي الحل الأمثل، ولابد من تثبيت التنظيمات اللازمة عن طريق التخطيط الأمثل ومعالجة استعمالات الأراضي.
- مدى أهمية مشهد دخول المدينة بالنسبة للقادمين إليها من جهة الجنوب، والتأكيد على أهمية وجمالية المدخل الجنوبي الذي يحدد الهوية العمرانية للمدينة.

← وكان من **نتائج** هذه الورشة؛ **تشكيل "لجنة عمل"** لتحديد أمور دراسة المحور الجنوبي.

- **أسباب توقف العمل /**

وترى محافظة ريف دمشق (الجهة المقترحة للمشروع) أن من أهم أسباب توقف العمل على استكمال الدراسات اللاحقة هو **عدم تحديد عامل الاستثمار كقيمة نهائية**، ففي البداية كان قيمة عامل الاستثمار ١,٥% ثم أصبحت ٣% ومن ثم ٥% و استمر في الارتفاع إلى أن وصل حتى ٧,٥% دون استقرار لهذه القيمة بعد، ولم يستقر حتى الآن.

وقد رأى الباحثون والخبراء أن هناك أسباب أخرى أثرت على توقف المشروع وعدم اعتماده، حيث أكدت نسبة ١٦,٥% إلى أن السبب الرئيسي يكمن في **عدم وجود دراسة إقليمية متكاملة** للمشروع، ودراسته على مستوى عمراني فقط (كمدخل مدينة فقط) دون الأخذ بعين الاعتبار المستوى الإقليمي (المحور ككل)، وغياب الرؤى الوطنية وخطط التنمية والخطط الخمسية. بينما أكدت نسبة ١٠,٥% على وجود **العوائق الإدارية والتنظيمية**. الشكل [٧-٧]. وترى نسبة ١٠% على أن **التعديل الدائم لعامل الاستثمار** (كما ذكرنا) **واختلاف المفهوم في التخطيط الإقليمي** هي من أهم الأسباب الرئيسية في تأخير صدور المخطط التنظيمي للمشروع واستكماله حتى الآن.



الشكل [7-7]: أسباب توقف تنفيذ مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي.
المصدر: نتائج الاستبيان.

←ونستدل على أن **الأسباب الرئيسية والحقيقية** في توقف العمل على المشروع تكمن في الغياب الكامل للتخطيط الإقليمي ولمفهومه الشامل وجعل المستثمر هو الوحدة الرئيسية التي ينطلق منها دراسة المخطط دون إعتبار للواقع الحقيقي والمستقبلي المثالي وعدم صياغة هذه القوانين والتشريعات بما يتناسب مع واقع العمران، **فالبناء يسبق التخطيط دائماً. وأن الرؤية الحقيقية لمشروع المحور الجنوبي اليوم تكمن من خلال الرؤية لتنظيم وتجميل مدخل المدينة على مستوى عمراني.**

١ ٢ ٣ ٤ عرض وقائع المحور الجنوبي:

أولاً / الواقع العمراني للمحور والتجمعات العمرانية المحيطة به:

تحيط بالمحور اليوم عدة تجمعات عمرانية ووحدات إدارية [١] ويتضمن الواقع العمراني لها كلاً من العمران التنظيمي والعشوائي، ومعظم هذه التجمعات يقع ضمن حدود ريف دمشق الغوطة. المخطط [٧- ١٩].

فالمحور اليوم **ذو تنظيم عمراني عشوائي وخاصة عند المدخل** (كغيره من مداخل دمشق)، ويستمر هذا التنظيم العشوائي حتى الجزء B تقريباً، فالإشغالات العمرانية على جانبي الطريق معظمها مخالفات بناء عشوائية، رخص مؤقتة عشوائية وغير مدروسة، إضافة إلى مستودعات مكشوفة، وإشغالات تجارية وصناعية عشوائية موجودة على الأراضي الزراعية والمصنفة من الدرجة الأولى والثانية والثالثة. ويلاحظ على طرفي المحور بعض القرى والبلدات الصغيرة والتي تتخلل هذه الأراضي الزراعية.

وتعاني هذه التجمعات المحيطة والتي كان يحظر البناء عليها من تدني المستويات البيئية (كالضجيج والتلوث) والمرورية والخدمية فيها، حيث تتعرض هذه التجمعات وخاصة المجاورة للطريق العام إلى آثار بيئية سلبية بسبب الضجيج والإزدحام الناجم عن عوادم السيارات وازدياد درجة تركيز تلوث الهواء فيها.

وقد اتخذت الدول المتقدمة إجراءات لحماية السكان المجاورين للطرق العامة (السريعة والدولية) من الضجيج، وذلك من خلال إنشاء جدران مانعة لهذا الضجيج، وليس بالضرورة أن تكون هذه الجدران كتل أسمنتية فقد تكون عبارة عن جدران خضراء،[٢] وهو ما يفترض وجوده والتخطيط له بالرغم من ما سيترتب عليه من تكاليف كبيرة جداً نظراً للإنتشار العمراني العشوائي على جوانب الطرقات بشكل كبير.

وأكدت نتائج الاستبيان أن درجة الارتباط والعلاقة المتبادلة بين المحور الجنوبي والتجمعات العمرانية والوحدات الإدارية الموجودة على امتداد هذا المحور تختلف بالنسبة لعدة مستويات، حيث تبين أن أعلى هذه المستويات الذي يربط التجمعات العمرانية مع المحور بتأثير كبير جداً؛ هو المستوى الاقتصادي وذلك بنسبة ٦٣%، يليه المستوى المروري بنسبة ٦٠% ومن ثم الخدمي بنسبة ٥٣% وتتأثر باقي المستويات (البيئية، الاجتماعية والعمرانية) بنسب مختلفة ودرجات متفاوتة، الشكل [م١-٢١]، الملحق [١]. ويرجع السبب الرئيسي في ذلك إلى وجود الطريق السريعة والدولية التي تمر من خلال هذه التجمعات، وخاصة في التجمعات الجنوبية الشرقية التي تقع ضمن إقليم الغوطة.

ويتحدد مصير هذه التجمعات العمرانية المحيطة بحسب شكل النمو المستقبلي لها والمرتبط ارتباطاً وثيقاً بشكل توسع ونمو المدينة، حيث أكدت نسبة ٣٤% أن المصير المستقبلي لهذه التجمعات سيكون **الاندماج الكامل لها مع المحور لتشكل بذلك حزام عمراني متصل بالمدينة**، بينما أكدت نسبة ٣٠% على زيادة توسع مناطق المخالفات على هذه التجمعات **نتيجة مرور الطريق الدولية**، مستبعدةً بقاءها منعزلة ودون تأثر بالتطور والنمو العمراني للمحور أو المدينة. الشكل [م١-٢٢] الملحق [١]. ويوضح المخطط [٧-٢٠] مراحل التطور العمراني لهذه التجمعات.

- **مما يدل على:**

➢ إن نطاق تأثير الطريق يشمل كل التجمعات والفعاليات المحيطة به، ذلك أن النمو السرطاني غير المنضبط لهذه لتجمعات على المحور يفتقر للقاعدة الاقتصادية، بالإضافة إلى تأثير المحور البيئي والزراعي على نمو هذه التجمعات. فالاندماج لهذه التجمعات سيكون أغلبه في الجزء (A) من المحور، وذلك **بسبب قربه من الحدود الإدارية للمدينة وتأثره بنمو المدينة المستقبلي** بشكل أكبر من باقي الأجزاء، بينما سيكون الاندماج في الجزأين (B) و(C) بتأثير أقل نسبياً في اندماجه مع تطور المحور، وذلك بسبب بعده عن مركز المدينة أكثر من الجزء (A).

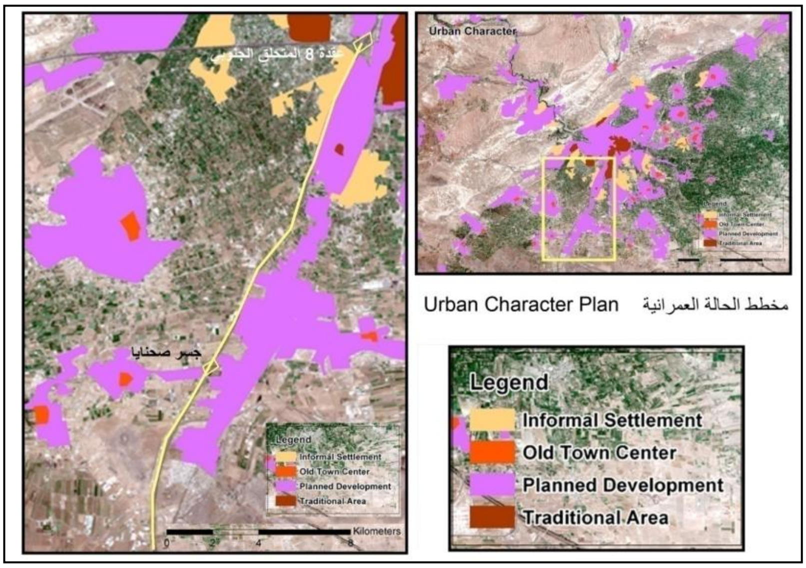
➢ وكلما ابتعدنا عن مركز المدينة انخفضت احتمالية تأثر واندماج التجمعات العمرانية المحيطة بالمحور بعملية تطور ونمو هذا المحور.

ويوضح المخطط [٧-٢١] التحليل العمراني لواقع هذه التجمعات العمرانية المحيطة بالمحور.

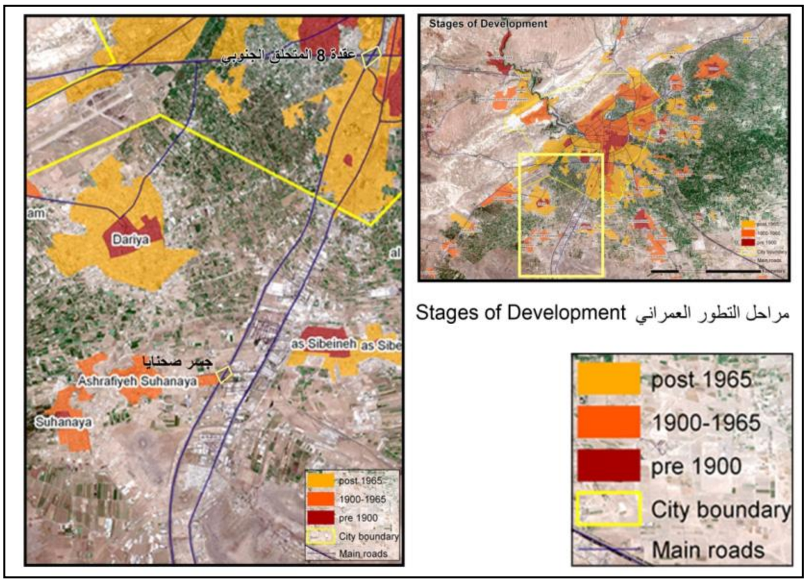
---

[١] انظر الفصل السادس – التجمعات العمرانية المحيطة بالمحور.

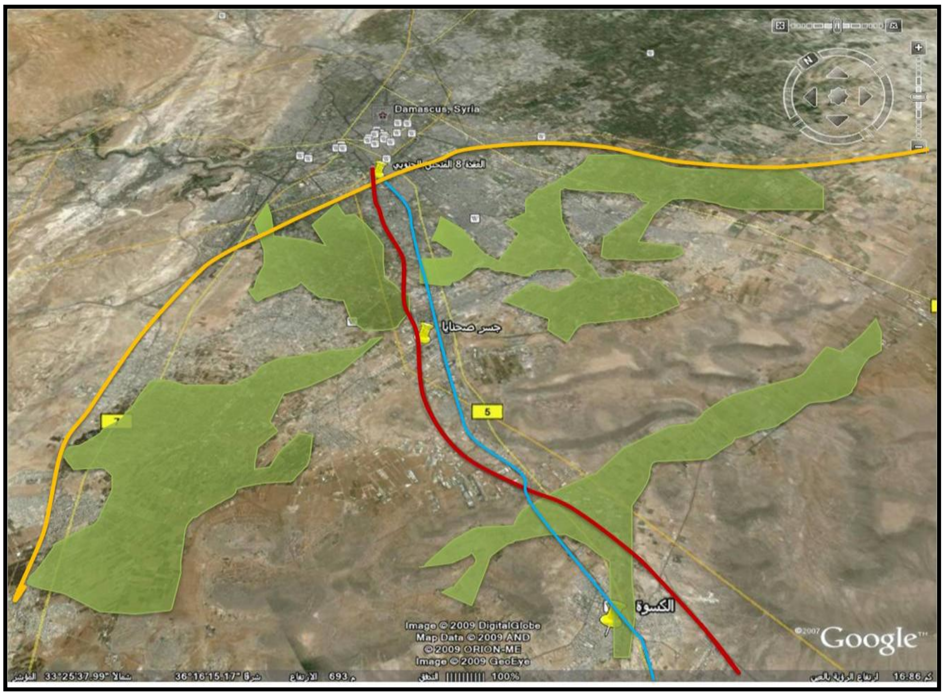
[٢] سيرد تفصيل عن حرم الطرق العامة ضمن الواقع المروري للمحور.



المخطط [٧- ١٩]: مخطط الحالة العمرانية للتجمعات والوحدات الإدارية المحيطة بالمحور.
المصدر: أرشيف مديرية مدينة دمشق القديمة (GIS) – بتصرف.



المخطط [٧- ٢٠]: مخطط مراحل التطور العمراني للتجمعات المحيطة بالمحور.
المصدر: أرشيف مديرية مدينة دمشق القديمة (GIS) – بتصرف.



المخطط [٧-٢١]: التحليل العمراني لواقع الأراضي الزراعية والتجمعات العمرانية المحيطة بالمحور. المصدر: Google Earth – بتصرف.

- **واقع العشوائيات:**

إن واقع العشوائيات في مدينة دمشق وإقليمها يزداد يوماً بعد يوم، وهو جزء لا يتجزأ من مشاكل المدينة الرئيسية، ومن البنية العمرانية للمحور وتطوره العمراني، حيث تشكل هذه التجمعات العشوائية تقريباً نسبة ٢٧% من مساحة محافظة دمشق و٤٠% من عدد سكان المدينة. فمشكلة مناطق العشوائيات كان لها النصيب الأكبر من الدراسات التخطيطية السابقة والحالية للمدينة، ومن المهم جداً أخذها بعين الاعتبار وعدم إهمال أو إغفال الدراسات السابقة المذكورة عنه.

ولقد ذكرنا أن غالبية العمران المتركز عند مدخل المحور الجنوبي هو عمران أو تنظيم عشوائي، وأن أفضل حل لتنظيم واقع مناطق المخالفات اليوم هو بتطبيق (قانون تعديل الأراضي)، وأكدت نسبة ٤٦% تقريباً على أن الإستراتيجية الأنسب تجاه المناطق العشوائية اليوم هو بإعادة تأهيلها وتنظيمها، بينما أكدت نسبة ٢٢% على وجوب الحد من سوية هذا الامتداد العشوائي بمراقبة تطبيق القوانين المتخذة والتشريعات الناظمة. الشكل [م١-٢٣] في الملحق [١].

- **الواقع الاجتماعي:**

تفتقر المنطقة إلى التركيبة الاجتماعية الخاصة وتتجه نحو العشوائية. وإن قطع الصلات بين الجوار وتفكك البنية الاجتماعية وانتشار السكن بشكل عشوائي وخاصة على شكل جزر متباعدة عن بعضها البعض له آثار سلبية على البيئة الاجتماعية للسكان، فتصبح هذه التجمعات وحدات اجتماعية غير متماسكة ذات منظومة قيم غير متكاملة.

ثانياً / الواقع البيئي:

إن **البيئة أساس التنمية** ومواردها، فالبيئة تتخلل جميع أوجه التنمية وتؤثر في المستويات الإنمائية للدولة، وإن التدهور البيئي الحاصل اليوم يهدد بإعاقة التنمية طويلة الأجل، ويخفض نوعية وكمية الموارد، ويؤدي إلى كوارث مدمرة، والتنمية الناجحة تتطلب سياسات عامة تشمل الاعتبارات البيئية، وقدُأقِرت هذه الصلة في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، والذيُعقِد بريو دي جينيرو في البرازيل عام ١٩٩٢م.[١]

وفي دمشق، حتى ولو توقفت المدينة عن التوسع (سكانياً وعمرانياً) فإن الموارد الطبيعية فيها سوف تستمر بالتناقص لدرجة يمكن عندها أن تتطلب إجراءات **حاسمة وجدية.**

إن عناصر البيئة الطبيعية (المياه والهواء والتربة) في المحور ملوثة حالياً إلى درجة أن ظروف الحياة الصحية مهددة بالخطر وهذا ما يتطلب معه اتخاذ وتطبيق إجراءات فورية وشاملة ومستدامة على كافة الأصعدة. ومن المتوقع أن انخفاض مستوى نوعية الحياة ستكون له نتائج كارثية وخاصة فيما يتعلق بالعجز المائي الذي يهدد أساس الحياة في حوض مدينة دمشق وحوض اليرموك، الأمر الذي يؤدي معه إلى تراجع وتلاشي المناطق الخضراء.

ومن الملاحظ أن **الواقع البيئي للمحور اليوم متدهور وبشكل كبير،** فمؤشر المياه مثلاً يعاني من النقص الحاد في المياه وخاصة مع ازدياد الطلب عليها لتركز الفعاليات السكنية والصناعية فيها، بالرغم من التخطيط لمشروع إستجرار المياه من بيت جن للمنطقة لسد الحاجة والنقص في المياه. وأما عن مؤشر الهواء فحدث ولا حرج، فالمدينة كلها وليس المحور الجنوبي فقط يعاني من أزمة تلوث الهواء وخاصة المناطق الواقعة بالقرب من الطريق العام والذي يتسبب به الاختناقات المرورية وغازات عوادم السيارات.

ويكون هذا التلوث (الهواء والضجيج) في أشده بالجزء (A) قرب المدينة ويقل تدريجياً كلما ابتعدنا عنها **(علاقة طردية)،** وبالتالي تتغير نوعية وجودة الهواء، فالجزء (C) يتميز بأجواء أقل تلوثاً نسبياً من الجزء (A) بسبب البعد عن المدينة ونسبة الأراضي الزراعية الغالبة أكثر إلا أنه لا يمكننا أن نغفل وجود غازات الفعاليات الصناعية والمعامل والمصانع الموجودة على هذا الجزء من الطريق.

---

[١] معتوق، أسعد، "مؤشرات التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية (دراسة حالة الأقاليم السورية)"، ص ص٨٣- ٨٤.

ويتم عادةً تقييم التأثير البيئي في المناطق المحيطة بالمحور الجنوبي بالنسبة لعدة مؤشرات بيئية منها (المياه الجوفية والسطحية، التنوع الحيوي، جودة الهواء، التربة، استعمالات الأراضي، الضجيج وأخيراً المؤشرات البصرية)، وقد وجد أن **التأثير البيئي الأعلى وبنسبة ٦٠% هو تأثير سلبي** على كل المؤشرات البيئية في المحور، الشكل [م١-٣٨] في الملحق [١]. وقد كان لكلاً من مؤشري جودة الهواء والضجيج النسبة الأعلى في التأثير السلبي على المحور من بين المؤشرات البيئية الأخرى بنسبة ٦٢% لكليهما، وبنسبة ٥٧% للتأثير السلبي على المياه الجوفية والسطحية، وجاء مؤشر التلوث البصري بنسبة ٥٢% كتأثير سلبي و٣٨% كتأثير ايجابي على المحور.

كما وأظهرت النتائج أن واقع تنفيذ مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي اليوم سيؤدي بنسبة ٦٣% تقريباً إلى تواجد الأثر السلبي على وظيفة وأداء المحور، وذلك بسبب عدم استناده إلى **خطة ودراسات إقليمية ورؤى وطنية** تحكم وتضبط انتشاره بالإضافة إلى **عدم وجود إجراءات تقييم للأثر البيئي** والتي تعد من قبل الهيئة العامة لشؤون البيئة [١] حيث يتم رفعها إلى مجلس حماية البيئة للتصديق عليها.

ثالثاً / واقع استعمالات الأراضي:

انتشر العمران على طول طريق (دمشق – درعا) متعدياً على الأراضي الزراعية منذ الستينات، واختلط فيه الاستعمال السكني مع الصناعي بكثافة عالية، وكانت ارتفاعات أغلب المباني عادة بطابق أو طابقين، وتشكلت البيوت المخالفة على المحور بنسبة ٨٠ %، بالإضافة إلى العديد من ورشات السيارات والمستودعات ومحطات الوقود والاستراحات، والمنطقة الصناعية في حوش بلاس والتي تم تنميتها من قبل الحكومة. وقد تم ذكر بعض هذه الاستعمالات وأنواع الاستثمارات في (التوصيف الميداني للوضع الراهن). ويوضح المخطط [٧- ٢٢] أنواع مختلفة لاستعمالات الأراضي الحالية على المحور من العقدة الثامنة وحتى عقدة جسر الكسوة.

ويدخل يومياً من هذا المحور إلى المدينة كثافات زراعية هائلة، وسيتزايد هذا الطلب في المستقبل أضعافاً مضاعفة.

وقد لوحظ أيضاً أن نوع استعمالات الأراضي يختلف كلما ابتعدنا عن مركز المدينة باتجاه جنوب المحور:

فالجزء (A) يتميز بالمنطقة العمرانية (التنظيمية / العشوائية).

والجزء (B) يتميز بوجود منطقة الغوطة (زراعية / صناعية).

أما الجزء (C) فهو منطقة (زراعية محمية / بحاجة لتنمية واستثمار).

حيث أن معظم الاستعمالات على هذا المحور هي استعمالات صناعية بالنسبة الأكبر واستعمالات تجارية ثانياً. وقد سمحت الأحكام العامة بتسوية أوضاع الاستعمالات الصناعية لتحديد مصير هذه الاستعمالات الموجودة على المحور بعد مراعاة شروط منهاج الوجائب الجديد، وبعض الشروط البيئية، بالإضافة إلى سماحها بتعدد كتل البناء في العقار المطلوب ترخيصه ضمن النسب المسموحة في منهاج الوجائب.

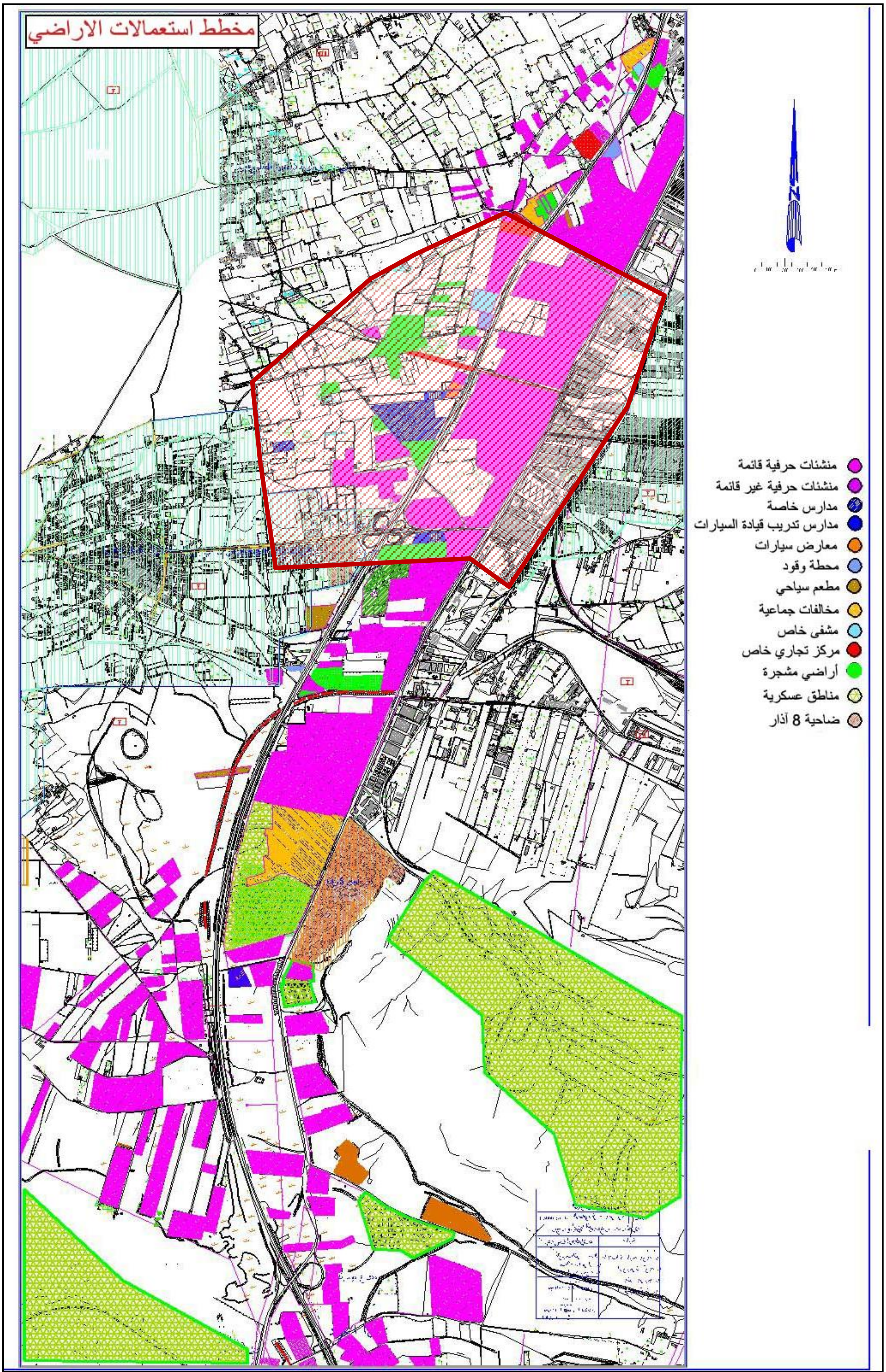
وجاءت نصوص الأحكام العامة بقبول واقع وجود هذه الأبنية القائمة على المحور سواء المرخصة أو الغير مرخصة، وخاصة المباني الهيكلية والتي لم يتم إنجاز أعمال البناء فيها حتى الآن، ولكن بعد تجميلها وإنهاء بناءها. وهذا ما يخالف التوجهات والتطلعات المنتظرة من عملية طرح منهاج الوجائب الجديد، خصوصاً أن القناعة متوفرة بعدم إزالة التراخيص المؤقتة أو الغير مرخصة. [٢]

وقد لوحظ وجود العديد من الأراضي الفضاء (الزراعية والجرداء الخالية) على مسار المحور، والسؤال الذي يطرح نفسه هنا:

- ما هو الوضع التنظيمي لهذه الأراضي؟ وهل يوجد خطط تنمية تجاه استغلالها واستعمالها؟

في الواقع إن نتيجة سوء التنظيم والتخطيط المدروس فإنه لا يوجد استخدام جيد لهذه الأراضي الجيدة واستغلال تنميتها واستثمارها، ولكن تم استخدامها كمستودعات ومواقف للبيع أو مواقف للسيارات وورشات تصليح للسيارات، مما أدى إلى تدهورها بسبب سوء استخدامها، بالإضافة إلى تعديها على الأراضي الزراعية المجاورة باستعمالات قد تتسبب في أضرار كثيرة، منها: نفاذ الموارد المائية والطبيعية ناهيك عن التشوه البصري الذي قد تسبب به.

[١] الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا)، مسودة التقرير النهائي، المجلد ٤، تقرير القطاعات، الجزء السابع، المسح البيئي، الفصل الأول، ص١-٣.
[٢] عابدين، محمد يسار، "واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق"، ٢٠٠٩م، بتصرف.



المخطط [٧- ٢٢]: مخطط استعمالات الأراضي الحالية للمحور والشريحة.

المصدر: مديرية التخطيط العمراني التابعة لوزارة الإدارة المحلية.

وقد لوحظ اختلاف المشهد العمراني يمين المحور عن يساره، حيث يلاحظ وجود فعاليات أكثر على يمين الطريق مقارنة مع يساره، (إذا كان اتجاه السير من دمشق إلى درعا)، حيث يتميز المشهد اليساري من المحور وخاصة بعد مفرق الكسوة بكثرة المشاهد الطبيعية. فاستعمالات الأراضي على الطرف اليميني تضم استعمالات صناعية أكبر من الطرف اليساري.

ويوضح المخطط [٧-٢٣] استعمالات المحور اليوم في الجزء من العقدة الثامنة وحتى عقدة صحنايا لمقارنتها مع المخطط [٧-٢٤] والذي يوضح حجم التطور والنمو في التجمعات العمرانية المحيطة بالمحور في ثلاثينات القرن العشرين ومدى الإختلاف في الوضع الراهن لهذه الاستعمالات اليوم عن استعمالات الماضي.

رابعاً / واقع منهاج الوجائب والارتفاعات:

- **منهاج الوجائب وعامل الاستثمار:**

تم عرض نظام منهاج الوجائب والمراحل التي مر بها حتى ظهر إلى النور في الجدول [٧-٢] (مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي)، ولكن ما سيتم مناقشته هنا ضمن هذا الواقع هو:

➢ ما مدى تأثير نظام الوجائب الذي تم اقتراحه على الوضع الراهن اليوم وعلى المستقبل التنموي والعمراني للمحور الجنوبي حتى الأمدين التخطيطيين القريب والبعيد (٢٠٢٠م – ٢٠٥٠م) ؟!

➢ وما هو مفهوم **"منهاج الوجائب العمراني" ؟**

إن **منهاج الوجائب** هو عملية صياغة لجملة من القوانين والضوابط، ضمن إطار تخطيطي يخاطب فيه المستثمر أو صاحب الملكية: (بضرورة وضع ضابط للبناء الخاص به واحترام حقوق الآخرين في الجوار والانتباه لحقوق الطريق).

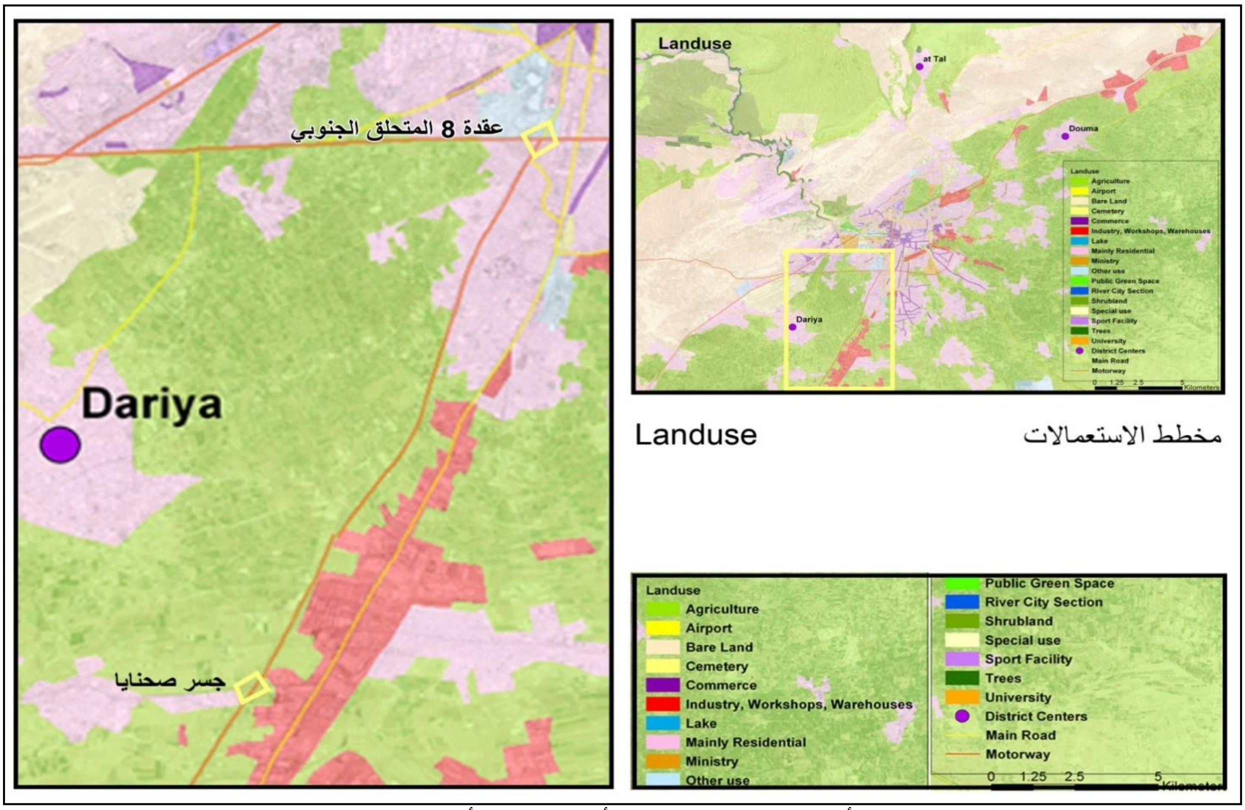
فمنهاج الوجائب إذن هو ← **(عملية أو منهجية ضبط)**، ويعطي الحالات الأقصى لمعايير البناء المسموحة، ومن المفترض أن يلبي الاحتياجات الحالية والمستقبلية للمنطقة أو الحيز المكاني قيد التنظيم.

وقد أكدت آراء الخبراء والباحثين بنسبة ٩١% بأن **منهاج الوجائب الحالي** والمعمول به اليوم **لا يلبي** الإحتياجات الحالية والمستقبلية للمحور الجنوبي ولا حتى لحدود مدخل دمشق الجنوبي، فمنهاج الوجائب (كماُذكِر) يعني بناء حرم للطريق واحترام حدود خصوصية العقارات المجاورة، بالإضافة إلى توفير عوامل الأمن والسلامة للبناء وجواره، والتي لا تتوفر أياً منها في المنهاج المعتمد لكلاً من المحورين الشمالي والجنوبي، فبناء حرم من ١٠ أمتار فقط لن يساعد في تلبية الإحتياجات المستقبلية للمدينة ولا حتى للأمد القريب ٢٠٢٠م، فنلاحظ من الصورة [٧- ٦] كيف لا يوجد بين البناء و حرم الطريق مسافة أكثر من ١٠ أمتار، وهذا الأمر بحد ذاته مدعاة للخطورة على أمن المبنى نفسه قبل حساب أمن الطريق، وخاصة أن المحور هو عبارة عن طريق سريعة ودولية، فمن المفترض أن منهاج الوجائب يعطي الحالات الأقصى لمعايير البناء والاحتياجات الحالية والمستقبلية، ولا يوجد شيئاً من العوامل والشروط الأساسية يمكن تقييم منهاج الوجائب المعتمد عليه. الشكل [م١-٢٨] في الملحق [١]. ونستنتج ما يلي:

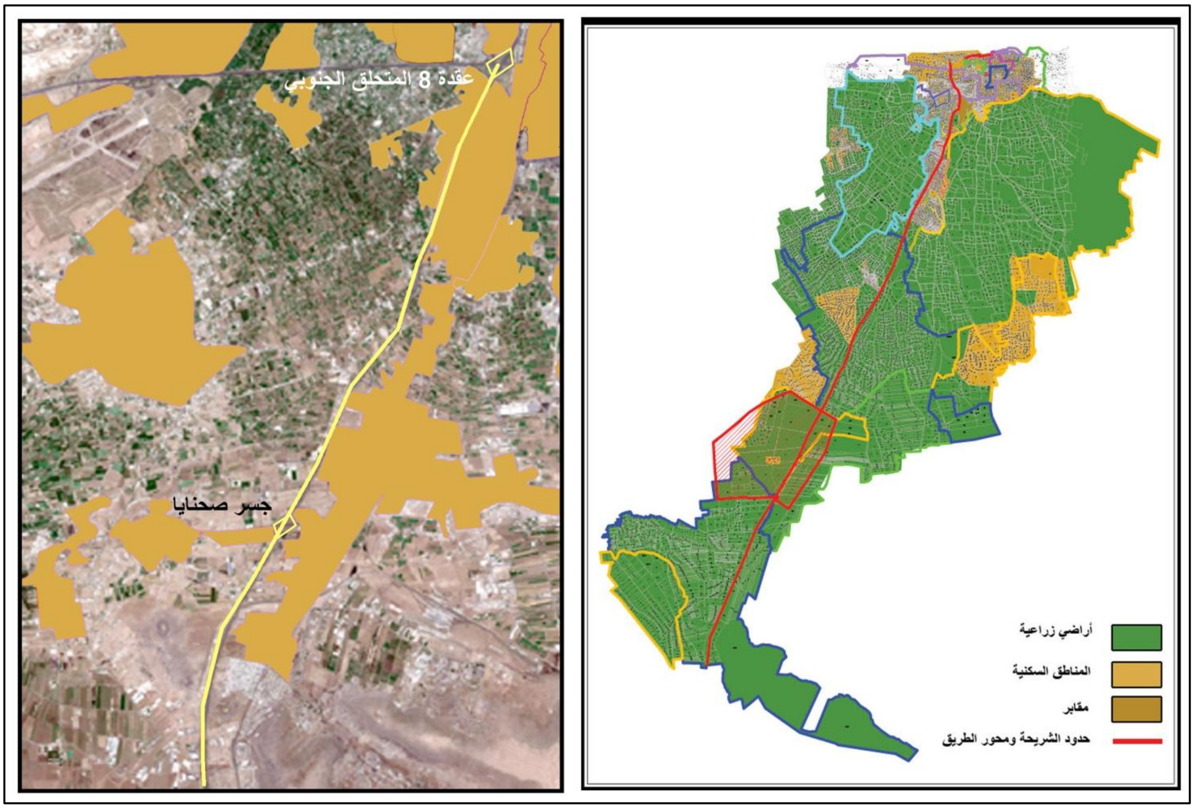
- إن منهاج الوجائب الحالي قد وضع لتلبية احتياجات الأبنية الراهنة والموجودة وليس ضمن خطط وتوجهات مستقبلية للمحور واحتياجاته.
- عدم ورود الأحكام التفصيلية والحالات الخاصة فيه، بالإضافة إلى أنه بحاجة إلى تطوير وتعديل.
- لم يأخذ بعين الاعتبار الجوار المحيط ولا الدراسات الإقليمية الشاملة.
- عدم وجود تصور إقليمي شامل لكلا الإقليميين (الجنوبي ودمشق الكبرى) وللمحور ووظائفه.

وتوضح التعليمات التنفيذية رقم /٢/ لقانون المخالفات رقم [١] والصادر عام ٢٠٠٣م،[١] أنه يحظر بالبناء على الأراضي الزراعية وخاصة ذات التصنيف / الدرجة الأولى، الثانية والثالثة /، إلا لأغراض السكن، (وهو نفس تصنيف الأراضي الزراعية المحيطة بالمحور كما ذكرنا سابقاً)، وقد وجد منهاج الوجائب على هذه الأراضي فقط فيما يخص الاستعمالات السكنية وليس للاستثمارات التجارية أو الصناعية، وغيرها، وهو عبارة عن مسافة (١٠أمتار) لكل الوجائب الأمامية والخلفية والجانبية، بالإضافة إلى إشتراطات البعد عن حرم الطريق.

[١] انظر الملحق رقم [٨] – قانون المخالفات رقم [١] الصادر عام ٢٠٠٣م.



المخطط [٧- ٢٣]: مخطط استعمالات الأراضي للمحور في الجزأين (A وB) أي من العقدة الثامنة في المحلق وحتى عقدة صحنايا.
المصدر: أرشيف مديرية مدينة دمشق القديمة (GIS) – بتصرف.



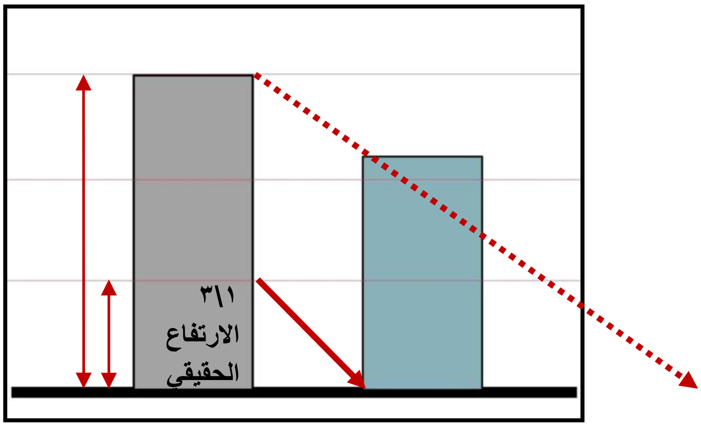
المخطط [٧- ٢٤]:
يوضح المخطط من اليمين:
حجم التطور في التجمعات العمرانية المحيطة ومقارنة لاستعمالات المحور في الثلاثينات من القرن العشرين.
المصدر: أرشيف مديرية دمشق القديمة - بتصرف.

يوضح المخطط من اليسار:
الوضع الراهن للاستعمالات الأراضي اليوم
المصدر: Google Earth – بتصرف.

وبحسب التحديد السابق لوجائب حماية المنشآت على المحور؛ (١٠ م أمامية، ١٠م خلفية، ١٠ م جانبية)، فيتبين لنا أن تباعد الأبنية عن بعضها البعض هو بمقدار الثلث فقط، فمثلاً إذا كان ارتفاع البناء الكلي هو ٣٠م، ووجيبة الحماية هي١٠م جانبية فقط، فيمكن لك أن تتخيل ما هو مصير البناء المجاور بحال أصاب المبنى حريق أو زلزال، وهذا يتنافى مع شروط الأمان الهندسية والشروط البيئية. [الشكل ٧-٨].



الصورة [٧- ٦]: بعد المبنى عن حدود الطريق لا يتجاوز العشرة أمتار.
المصدر: بعدسة الباحثة – ١٤ آذار ٢٠٠٩م.



الشكل [٧- ٨]: التباعد الحقيقي للأبنية بنظام منهاج الوجائب المفروض وضابطة البناء.
المصدر: الباحثة استناداً إلى نظام منهاج الوجائب العمراني.

فلا يوجد هناك حد أدنى للحد المسموح البناء عليه، ولا توجد مسافة حد أعلى للارتفاع، وربما يمكن التبرير في ذلك بالإبتعاد عن التكرار الممل، وإيجاد إيقاع من الإرتفاعات. ويوضح الجدول [٧-٤] تحديد المساحات المبنية على الحد الأدنى المسموح بافتراض عامل الاستثمار (٧,٥%). فيمكن لصاحب الأرض الكبيرة تنظيم الأرض إلى محاضر بالحد الأدنى دون التنازل عن أجزاء من أرضه لصالح التنظيم. والسؤال الأهم: هل يكفي الحفاظ على عامل استثمار (١,٥% أو ٥ أو ٧,٥%)؟ أم يفضل تحديد الارتفاع الأعظمي فقط؟

مساحة الأرض	عامل الاستثمار	المساحة المبنية م٢
٤٠٠٠ م٢ الحد الأدنى	٧,٥	٣٠٠٠٠ م٢
٥٠٠٠ م٢	٧,٥	٣٧٥٠٠ م٢
٦٠٠٠ م٢	٧,٥	٤٥٠٠٠ م٢
٧٠٠٠ م٢	٧,٥	٥٢٥٠٠ م٢
٨٠٠٠ م٢	٧,٥	٦٠٠٠٠ م٢
٩٠٠٠ م٢	٧,٥	٦٧٥٠٠ م٢
١٠٠٠٠ م٢	٧,٥	٧٥٠٠٠ م٢
٢٠٠٠٠ م٢	٧,٥	١٥٠٠٠٠ م٢

الجدول [٧-٤]: تحديد المساحات المبنية على الحد الأدنى المسموح بافتراض عامل الاستثمار (٧,٥%).
المصدر: عابدين، يسار، واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق، ٢٠٠٩م.

والمعادلة مستمرة دون توقف...

- **المساحات الخضراء:**

تعادل المساحات الخضراء المسموحة ٤٥% على الأقل من مساحة الأرض المرخصة، يضاف إليها نسبة ثابتة مقدارها ١٥% من مساحة الأرض المرخصة كممرات مرصوفة.

وبشكل عام فإن التعامل مع **محاور التنمية** من مفهوم منهاج الوجائب هو معادلة غير متكافئة تماماً، فأظهرت آراء الخبراء إجابات متعادلة تماماً في هذا الشكل [م١- ٢٥] الملحق [١]. بالرغم من تأكيد الجميع وبنسبة ٩٠% على عدم تلبية منهاج الوجائب للإحتياجات الحالية والمستقبلية لأي محور، وبين مؤيد ومعارض لهذا النظام اختلفت الأسباب، فذكرت الفئة المؤيدة لمنهاج الوجائب الحالي:

- بأن منهاج الوجائب يساعد على توفير حرم حماية للطرق وحزام أخضر وبالتالي في حالة مدينة دمشق والمحور الجنوبي سيساهم في حماية الغوطة ودمجها مع المدينة.
- يساعد منهاج الوجائب على ضبط الفراغات المشكلة للكتل المعمارية وتأمين الخلخلة بين هذه الكتل.
- ويساعد على ضبط الرخص والاستثمارات التي بدأت تنتشر بعشوائية دون ضوابط تحكمها.
- كل دراسة تخطيطية تتطلب وجود منهاج وجائب خاص بها، **لكنه غير كافي إن لم يقترن بالدراسات الإقليمية.**

وبالنسبة لمن يرى وجوب عدم التعامل مع محاور التنمية من منظور منهاج الوجائب، فيكمن السبب في ذلك إلى:

- عدم وجود دراسات إقليمية ومنهجية صحيحة ضمن رؤى وطنية، لأنه وبهذه الرؤية يصبح نظام البناء أكثر وضوحاً وتحديداً أكثر فعالية.
- إن المنهاج المعتمد في حالة المحور الجنوبي بحاجة إلى تطوير وتحسين، ويفضل دراسة منهاج وجائب خاص بالمحور.
- إن هذا المنهاج هو خطوة تأتي بعد تحديد استعمالات الأراضي وليس قبلها.
- إن المحور الجنوبي وأي محور عمراني أو تنموي هو جزء من كيان المدينة، ولا يجوز التعامل معه بشكل منفصل ومن مفهوم منهاج وجائب فقط فهناك توجهات أساسية ومعايير يجب التعامل معها أولاً.
- عدم تناسب قانون تشجيع الاستثمار رقم ١٠ مع منهاج الوجائب المطروح والمعتمد.
- في حالة ظاهرة المحور الجنوبي وكغيرها من الظواهر العمرانية في مدينة دمشق، لم تأخذ الدراسات حقها في التسلسل التخطيطي الصحيح (تخطيط وطني ← تخطيط إقليمي ← استعمالات أراضي ← مصور تفصيلي ← منهاج وجائب)، فمنهاج الوجائب وعامل الاستثمار هو نتيجة لدراسات تخطيطية شاملة بناء على معايير وأسس للتخطيط العمراني.

ويكمن السبب الحقيقي وراء عدم فعالية منهاج الوجائب الحالي:

- تلبيته لإحتياجات الأبنية الراهنة فقط (قيد الترخيص حالياً) وليس للواقع المستقبلي للمحور واحتياجاته.
- بسبب تشجيع الاستثمار العقاري غير المنظم.
- عدم ورود الأحكام التفصيلية والحالات الخاصة فيه وحاجته للتطوير والتعديل.
- لم يأخذ بعين الإعتبار الجوار العمراني المحيط ولم يكن جزء من ضمن خطط ودراسات إقليمية.
- لا يتوافق مع منهاج وجائب خاص لمحور تنمية مستقبلي كمعيار أساسي من معايير إعتبار تخطيط محاور التنمية كما في الدول الأخرى.
- يساهم في تطوير المنطقة نحو توجه الاستثمارات الكبيرة والتي لا تتناسب مع واقع المحور.

- **واقع الارتفاعات والمحاور البصرية:**

إن وضوح الصورة البصرية يكون دائماً ممثلاً في وضوح الشكل العمراني، وتتحقق معها إمكانية قراءة المكان وفهمه بسرعة، وتكوين صورة ذهنية واضحة ودقيقة. وقد اقترح العالم الأمريكي "Kevin Lynch" في الستينات خمسة عناصر رئيسية تحدد الصورة البصرية لأي مدينة، والتي إذا تم التأكيد على عناصرها بإعطاء طابع خاص مميز لكل منها يتحقق وضوح الصورة البصرية بنجاح؛ وهي:

- المسارات Paths.
- العقد Joints.
- العلامات المميزة Land Marks.
- الحدود Borders.
- الأحياء Neighborhoods.

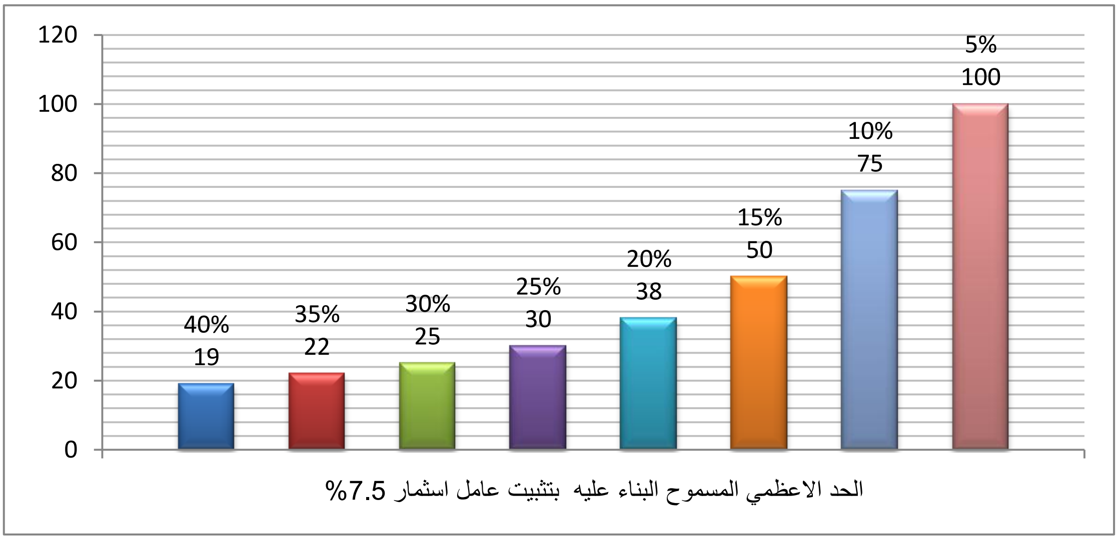
ويعتبر الحس البصري هو الحس المسيطر لدى الإنسان، مما يعطى أهمية كبرى للغنى المرئي للمواقع العمرانية. حيث يعتمد على وجود التناقضات البصرية للأسطح العمرانية في البيئة المحيطة.

إن واقع الارتفاعات الحالية للأبنية على المحور ذات الاستعمالات المختلفة هو نتيجة عدم وجود ضوابط ونظام بناء تحكم هذه الاستثمارات والتراخيص على الأراضي وتعمل على ضبط الارتفاعات لهذه الفعاليات، أما اليوم وبعد أن تم تحديد نظام الوجائب العمراني للمنطقة وتحديد عامل الاستثمار الخاص به، بالإضافة للحد الأدنى المسموح فيه بالبناء على العقار، يمكن لنا أن نتخيل من التحليل الموجود في الجدول [٧-٦] والشكل [٧- ٩] حجم الارتفاعات الهائلة (الأبنية البرجية) التي ستنتشر على طريق المحور وخاصة بالقرب من مدخل المدينة (هذا في حال إن تم الاستقرار على عامل الاستثمار ٧,٥%)، فمنظور المدينة يمكن حجبه من ارتفاعات قليلة (طابقين أو ثلاث طوابق) فكيف هو الأمر بالأبنية البرجية.

عامل الاستثمار	الحد المسموح البناء عليه من مساحة الأرض	عدد الطوابق
٧,٥	٤٠% الأعظمي	١٩
٧,٥	%٣٥	٢٢
٧,٥	%٣٠	٢٥
٧,٥	%٢٥	٣٠
٧,٥	%٢٠	٣٨
٧,٥	%١٥	٥٠
٧,٥	%١٠	٧٥
٧,٥	%٥	١٠٠

الجدول [٧- ٥]: قراءة في نظام الوجائب العمرانية – انظر الشكل [٧-٧].

المصدر: عابدين، محمد يسار، "واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق"، ٢٠٠٩م.



الشكل [٧- ٩]: قراءة في نظام الوجائب العمرانية استناداً للجدول [٧-٥].

المصدر: عابدين، محمد يسار، "واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق"، ٢٠٠٩م.

وفيما إذا قارنا نسبة ازدياد التشوه البصري تبعاً للتقسيم المناطقي للمحور لوجدنا التالي:

- **المنطقة A:**

يتميز هذا الجزء بقربه من المدينة ووقوعه ضمن الحدود الإدارية لها، بالإضافة إلى أنه يمثل موقع (مدخل المدينة)، وقربه من أهم المحاور البصرية المهمة في مشهد المدينة (قاسيون، هضبة الشعب)، ويلاحظ اختفاء هذه المحاور المهمة بسبب الارتفاعات الموجودة سواء من العمران العشوائي أو الفعاليات الأخرى. الصورة [٧-٧].

- **المنطقة B:**

لا يختلف المشهد كثيراً في الجزء B عن الجزء A، فالفعاليات ما زالت مستمرة في التوضع بعشوائية أو بشكل منظم لكن مع ارتفاعات مختلفة وغير متناسقة، ومع فارق ابتعادنا عن المدينة، ولا يمكنك رؤية المدينة ليس فقط بسبب فروق الارتفاعات وحسب ولكن أيضاً بسبب الغيمة الضبابية الناتجة عن تلوث الهواء. الصورة [٧-٨]، الصورة [٧-٩].

- **المنطقة C:**

بالرغم من ابتعاد هذا الجزء عن مدخل المدينة وحدودها الإدارية إلا أن المشهد البصري فيه والذي يمكن التحدث عنه هنا هو مشهد تلال الكسوة (الشمالية والجنوبية)، ويتميز فيه **المشهد العمراني بالوضوح**، حيث يمكن رؤية الفراغات العمرانية بوضوح أكثر بالرغم من وجود الفعاليات عليه، إلا أنها لا تتوضع على المحور بشكل مباشر مقارنةً مع الجزأين A وB، والتي تعد نسبة وجود الفعاليات فيها أكثر من الجزء C. الصورة [٧-١٠]، الصورة [٧-١١].

ويظهر من خلال ما سبق ومن خلال آراء الخبراء والباحثين أن درجة الارتباط البصري بين (الارتفاعات) الناتجة عن نظام منهاج وجائب ومشهد مدينة دمشق هي ارتباط أساسي وقوي جداً بنسبة ٥٢% الشكل [م١-٢٩] في الملحق [١]. حيث أن وضوح المحاور البصرية من خلال تخلخل الفراغات بين الكتل المعمارية هو جزء مهم من دراسة المشهد العمراني والغنى العمراني الذي تحدثنا عنه في البداية لمحور مدينة عمراني.

خامساً / واقع مشهد دخول المدينة (مدخل المدينة):

تحدثنا عن مفهوم **مدخل المدينة** في الفصل الخامس وكيف تطورت مداخل المدن، وذكرنا تطور مداخل مدينة دمشق، ولكن ضمن هذا الواقع تطرح التساؤلات التالية:

- لماذا يذكر "المحور الجنوبي" من منظور "مدخل دمشق الجنوبي" ؟ ولماذا هذا التداخل بين المفهومين ؟
- وهل هناك ما يدل على بداية "مدخل المدينة" ونهايته ؟
- هل هذا المدخل جمالي أم له هوية عمرانية يعكس فيها هوية المدينة التاريخية ؟

كلها هذه الأسئلة مجتمعة تدور حول موضوعين رئيسين، وهما:

١ -هل يوجد للمدينة مدخل من جهة الجنوب؟

لقد ذكرنا أن ارتباط مداخل المدن مع محاور النمو العمرانية لهذه المدن هو ارتباط قوي جداً وأساسي، ومن خلال هذه النتيجة يمكننا أن نؤكد على أن العلاقة بين "مدخل المدينة الجنوبي والمحور الجنوبي" هي علاقة وثيقة وقوية، والتأكيد على أنه المنفذ الوحيد لمدينة دمشق من جهة الجنوب، وبالتالي فهو **"المدخل الجنوبي" للمدينة**.

٢ -وما هي حدود هذا المدخل الجنوبي؟

قد يبدأ "المدخل الجنوبي" للبعض منذ لحظة (الدخول أو الخروج) من العقدة الثامنة في المتحلق الجنوبي المحيط بالمدينة (وهو الطريق الحلقي المحيط بالمدينة حول مركزها)، أو قد يبدأ منذ لحظة (الدخول أو الخروج) من الحدود الإدارية للمدينة، فليس هناك **خط زمني أو مكاني <u>محدد أو معلن</u>** من قبل مخططات ومصورات المدينة حول هذا المفهوم أو حتى انه يحدد حدود هذا المدخل. فيختلف مفهوم حدود "مدخل المدينة" لكثير من الناس:

- فالبعض قد يعتبر أنه بمجرد وصولك لمنطقة **"نهر عيشة"** فقد دخل حدود **المدينة**، ولكن أين بالتحديد ؟.
- والبعض الآخر قد يعتبر أنه وبمجرد عبوره **"العقدة جسر صحنايا"** (عند المنطقة B) فقد دخل الحدود الإدارية **للمدينة**، فمفهوم دخول المدينة له هو دخوله **لريف المدينة**.
- وأما البعض الآخر فقد يعتبر أنه بمجرد عبور تقاطع **"جسر الكسوة"** (عند المنطقة C) فقد دخل إلى الحدود الإدارية **للمدينة**، وهنا يكون مفهومه "المدخل المدينة" هو **دخول الإقليم (المدينة والريف).** [١]

وما زال الغموض يطغى على هذا المفهوم، ونستمر في طرح التساؤلات التالية:

- هل هناك تعريف واضح وحقيقي لمفهوم (مدخل المدينة) من قبل الخطط والمنهجيات التخطيطية؟
- وعند دراسة مدخل أي مدينة، هل يدرس المفهوم بالنسبة لدخول للمدينة فقط، أم أنه يدرس بالنسبة للاتجاهين؟
- وهل يوجد نظريات علمية لدراسة مداخل المدن، أم هي مجرد طروحات ارتجالية؟

---

[١] كل ما سبق هو تقييمات استندت عليها دراسة البحث من خلال المقابلات ونتائج الاستبيان والتوصيف الميداني.



الصورة [7– 7]: مشهد دخول المدينة في الجزء A.
المصدر: عابدين، يسار، واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لدمشق.



الصورة [7-8]: تدهور المشهد العمراني في الجزء B
المصدر: عابدين. يسار. واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي. 2009.



الصورة [7-9]: وضوح التلوث البصري والغيمة الضبابية في الجزء B من المحور
المصدر: عابدين. يسار. واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي. 2009.



الصورة [7-10]: المشهد العمراني في الجزء C.
المصدر: عابدين. يسار. واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي. 2009.



الصورة [7-11]: عقدة جسر الكسوة
المصدر: عابدين. يسار. واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي. 2009.

الصور من مرجع: عابدين. يسار. واقع آفاق وتطوير المحور الجنوبي. 2009. بتصرف.

وتوضح الصور التالية: الصورة [٧-١٢] والصورة [٧-١٣] التشوه البصري لمدخل المدينة الجنوبي والناتج عن وجود واجهات العشوائيات المطلة على مدخل المدينة. واختلاف فروق الارتفاعات بين الفعاليات الموجودة على المحور دون وجود ضابطة بناء. فما هي إذن الارتفاعات المثالية المطلوبة لضمان كشف المحاور البصرية والتأكيد على صناعة مشهد مدينة مثالي؟



الصورة [٧-١٢]: المشهد العمراني للمدخل الجنوبي عند منطقة نهر عيشة.
المصدر: بعدسة الباحثة ١٤ آذار ٢٠٠٩م.



الصورة [٧-١٣]: المشهد العمراني لواجهات العشوائيات المطلة على مدخل المدينة.
المصدر: بعدسة الباحثة ٢٧ تموز ٢٠٠٩م.

سادساً / الواقع المروري:

قبل التحدث عن الواقع المروري للمحور سنستعرض **الواقع المروري الصحيح للطرق السريعة والدولية**، وواقع استعمالات الأراضي بجوار هذه الطرق.

وإن المحاور العمرانية كما ذكرنا تمثل الطرق الشريانية التي تصل بين التجمعات العمرانية، حيث تتواجد في إقليم دمشق اليوم شبكة من الطرق تشكل جملة محاور رئيسية تؤمن المرور والحركة من وإلى التجمعات السكانية على المحور، وقد تم تصنيف طرق الإقليم وفقاً لدرجات التصنيف التالية:

- I طريق دولي (درجة أولى).
- II طريق رئيسي (درجة ثانية).
- III طريق تخديمي (درجة ثالثة). [١]

وإن هذه **الطرق الدولية** في إقليم دمشق موزعة بشكل شعاعي وبإتجاهات مختلفة. وتقوم هذه الطرق بدور صلة الوصل مع الدول المجاورة والمدن الأخرى، ويعتبر (**طريق دمشق – درعا**) أحد هذه الطرق الدولية في الإقليم.

أما **الطرق الرئيسية والتخديمية** فتشكل شبكة ممتدة بين الطرق الدولية ضمن حدود الإقليم، مهمتها تأمين الاتصال والنقل بشكل أساسي بين المدينة وإقليمها. [١] وتعمل هذه الطرق جميعها في تأمين المواصلات بين القرى والمدن وبين القرى بعضها مع بعض بطرقات متدرجة في تصنيف الأهمية، وتسهل حركة النقل التجاري للبضائع وتأمين التحركات العسكرية من نقل للجيش والمعدات العسكرية بين مدن الأقاليم إلى الحدود والجبهات. [٢]

- **واقع استعمالات الأراضي بجوار الطرق:**

تعتبر الطرق عاملا محفزاً للنمو الاقتصادي، حيث إن تكاليف النقل هي أحد مكونات تكاليف الإنتاج، وكلما تحسنت الطرق وامتدت مكانياً، قلت تكاليف النقل وبالتالي انخفضت تكاليف الإنتاج، الأمر الذي يساعد على زيادة النمو الاقتصادي، فالطرق هي بمثابة الشرايين التي تغذي الجسم بالدماء. وفي ظل انتشار العمليات الاقتصادية فإن تطوير وسائل المواصلات والاتصالات يصبح حتمياً للتغلب على حاجز المسافة والزمن بجانب ضرورة تطوير الأساليب الإدارية لتصبح لامركزية، وفي ظل هذا التطوير تختلف احتياجات الطرق ومتطلباتها المستقبلية وتكبر وتنمو مع زيادة التطور الاقتصادي والتكنولوجي. [٣]

---

[١] شركة الدراسات والاستشارات الفنية (GCEC)، "التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠)"، ٢٠٠٥.
[٢] مجموعة من الباحثين، إشراف: ج.م. دانتزر، "سورية الجنوبية – حوران (بحوث أثرية في العهدين الهلليني والروماني)"، تعريب: أحمد عبد الكريم، سالم العيسى، د. ميشيل العيسى، ١٩٨٨م، ص ص ٢٣٠ – ٢٣٦.
[٣] أبو عياش، أمل، "واقع استعمالات الأراضي بجوار الطرق في سورية"، ص١.

وتنجذب النشاطات السكنية والاقتصادية إلى الطرق، فيساعد على انتشار المدن الشريطية حول الطرق. ويكون سبب هذا الانتشار الشريطي هو:

- وجود طريق شرياني وحيد أحياناً بدون طرق فرعية ترتبط معه.
- وعدم توفر مخططات تنظيمية تستوعب النشاطات العمرانية والاقتصادية.

حيث أن أي مستثمر أو مواطن يحتاج إلى مسكن فيرى بأنه من البديهي أن يقوم بالبناء قرب الطريق لتأمين التواصل والنقل.[١] ومع تطور تقنية المركبات أصبحت هذه الطرق السريعة والدولية الموجودة وسط التجمعات العمرانية أو التي تنتشر التجمعات حول أطرافها بشكل شريطي مصدراً للحوادث، نتيجة تداخل حركة المشاة وحركة المركبات مع الحركة السريعة العابرة، بالإضافة إلى مشاكل توقف المركبات على أطراف الطريق دون وجود وجائب الحماية أو (مسافة جيب مروري). وعدم تخصيص مساحات للوقوف.

وقد اتخذت الدولة إجراءات مختلفة لتنظيم استعمالات الأراضي منها: إقامة المدن الصناعية، قانون حماية الطرق وإصدار قوانين لحماية الأراضي الزراعية، ولكن هذه الإجراءات تعتبر قاصرة نظراً لأنها لم تنطلق من رؤية شاملة وموحدة للتخطيط الإقليمي.

إن توفير الطرق الشعاعية الشريانية **يشجع قيام محور (كوريدور) التنمية** الممتد من المدينة المركزية، وهذا بحد ذاته سيزيد من كلفة توفير البنية التحتية العمرانية بشكل مستمر. حيث إن الهدف من تنمية مدن جديدة هو تخفيف الضغط على المدينة المركزية ولكن غالباً ما ينتج عنها **خلق مدينة للمبيت** فقط، وتعتمد على المدينة المركزية في فرص العمل (مثل الكسوة اليوم)، مما ينتج عن ذلك الإزدحام المروري الحاد للرحلات اليومية. قد لا يكون لمثل هذه المدن الحيوية الحلول الكافية لتنميتها كمدينة معتمدة على الذات.[٢]

- **قوانين حماية الطرق:**

وفق قانون حماية الطرق رقم [٢٦] لعام ٢٠٠٦م، والذي ينص في الفقرة / ٧ / التالي:

- تتدرج المواصفات الفنية للطرق من مستوى فني عالي إلى مستوى أقل بشكل متناسب مع تدرج السرعات، حيث تمتاز الطرق السريعة بمواصفات فنية عالية وذلك لتمكين المركبات من السير بسرعة عالية وبشكل آمن.
- احترام مبدأ فصل الحركة البطيئة عن الحركة السريعة، بهدف تأمين سلامة المرور واستثمار أفضل لسعة الطريق.

ولتحقيق هذه المبادئ وبموجب قانون حماية الطرق رقم ٢٦ / لعام ٢٠٠٦م، **يمنع الترخيص بإقامة المنشات إلى جانب الطرق الحرة،** حيث يتوجب إنشاء المنشات بالقرب من طرق الخدمة الموازية للطرق الحرة، بينما يسمح على الطرق السريعة غير الحرة والطرق ذات المستويات الأدنى، وذلك على أن يتم تأمين الدخول والخروج الآمن عن طريق حارات للتسارع والتباطؤ، ويراعى ما أمكن أن تكون الأبنية المراد إقامتها بجوار العقد الطرقية، وحيث توجد الطرق التخديمية والفرعية.

وأكثر ما تنشأ الحوادث المرورية على الطرق السريعة، وخاصة قرب التجمعات العمرانية الزاحفة عليها، سواء العشوائية أو المنظمة، نتيجة: التفاوت الكبير بين سرعة المركبات، بالإضافة إلى عدم تجهيز هذه الطرق بحارات للتسارع والتباطؤ، وإجتياز المشاة للطريق السريع بشكل عشوائي، رغم إنشاء جسور المشاة والمعابر والعقد الطرقية، إلا أن السكان يفضلون مسافات مختصرة لاجتياز الطرق، وذلك اختصاراً للوقت وتخفيضاً لتكاليف النقل، وقد تكون الحلول لهذه المشاكل ذات تكاليف باهظة الثمن لا يتحملها الاقتصاد السوري مع استمرار نمو العمران بجوار الطرق.

ويلاحظ إن قرب الطريق الجنوبي من سكة الحديد الحجازي اليوم يساعده في تلبية احتياجات النقل المروري له غداً، وقربه من خطوط المترو المستقبلية.

---

[١] أبو عياش، أمل، "واقع استعمالات الأراضي بجوار الطرق في سورية"، ص١.
[٢] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا)، مسودة التقرير النهائي، الفصل ٦، ص ٧.

إن دراسة الواقع المروري على المحور تتضمن تحليل للإزدحام المروري، حرم الطريق، الوجائب المرورية، واستخدامات الطريق، بالإضافة للمشاهدات الراهنة على المحور، وفيما يلي تحليل لهذا الواقع على المحور:

- **الازدحام المروري:**

يشتد الازدحام المروري في الجزء (A) أكثر منه في الجزء (B) والذي بدوره يكون أشد ازدحاماً أيضاً عن الجزء (C)، المخطط [٧- ٢٥]، وخاصة بعد مفرق الكسوة، فان الازدحام المروري يتناقص تدريجياً كلما ابتعدنا عن مركز المدينة، ويرجع السبب في وجود هذه الاختناقات والازدحام الشديدين إلى:

١ - ضيق الطريق وعدم تناسب عرض الحارات مع الاحتياجات والغزارات المرورية.

٢ - قلة الحارات المرورية الفرعية والتخديمية، بالنسبة لحجم وكم الرحلات اليومية التي تقطع فيه يومياً.

٣ - عدم وجود حرم للطريق (وجائب حماية)، وبالتالي نلاحظ بعض الفعاليات التجارية والمستودعات متعدية على الطريق وتساهم في زيادة الازدحام المروري. الصورة [٧- ١٤].

٤ - الوجيبة المفروضة اليوم لا تكفي لتأمين حرم طريق ضمن المعايير والمقاييس الدولية دون إعتماد وجيبة الحماية الكافية لبعدها عن الطريق الدولية كخطط مستقبلية على المدى القريب حتى عام ٢٠٢٠م. الصورة [٧-٦].

٥ - وجود المداخل المباشرة على المحور والفعاليات التجارية والصناعية الغير منظمة على هذه المداخل وبشكل مباشر، وخاصة وجود الأحياء العشوائية عليها، مما يؤثر على تواتر الحركة المورفولوجية للمحور، وهو السبب في كون الجزء A أكثر إزدحاماً ويعاني من اختناقات مرورية أكثر مقارنةً مع باقي الأجزاء.

٦ - تقاطع الحركة السريعة للمركبات مع حركة المشاة العابرة وخاصة عند الجزء A، والذي يضم العمران والفعاليات التجارية.

٧ - الوقوف العشوائي للأشخاص والمركبات في طرفي الطريق، مما يتسبب في زيادة الضغط المروري. الصورة [٧-١٥].

٨ - عدم وجود الأنفاق والجسور التي تساعد في التخفيف من حجم الغزارة المرورية.

٩ - لا يوجد فصل للممرات والحارات الخاصة لكلاً من الشاحنات والباصات والسيارات (الخاصة والأجرة)، بحارات مرورية لكل منهم، أو جيوب مرورية لتأمين الوقوف الاضطراري أو التخديمي.

➢ والسؤال المهم هنا: ما هي يا ترى إمكانيات الفصل بين الحارات المتخصصة للشاحنات والباصات والحارات المتخصصة للسيارات تجنباً للازدحام و تقليل الحوادث ؟



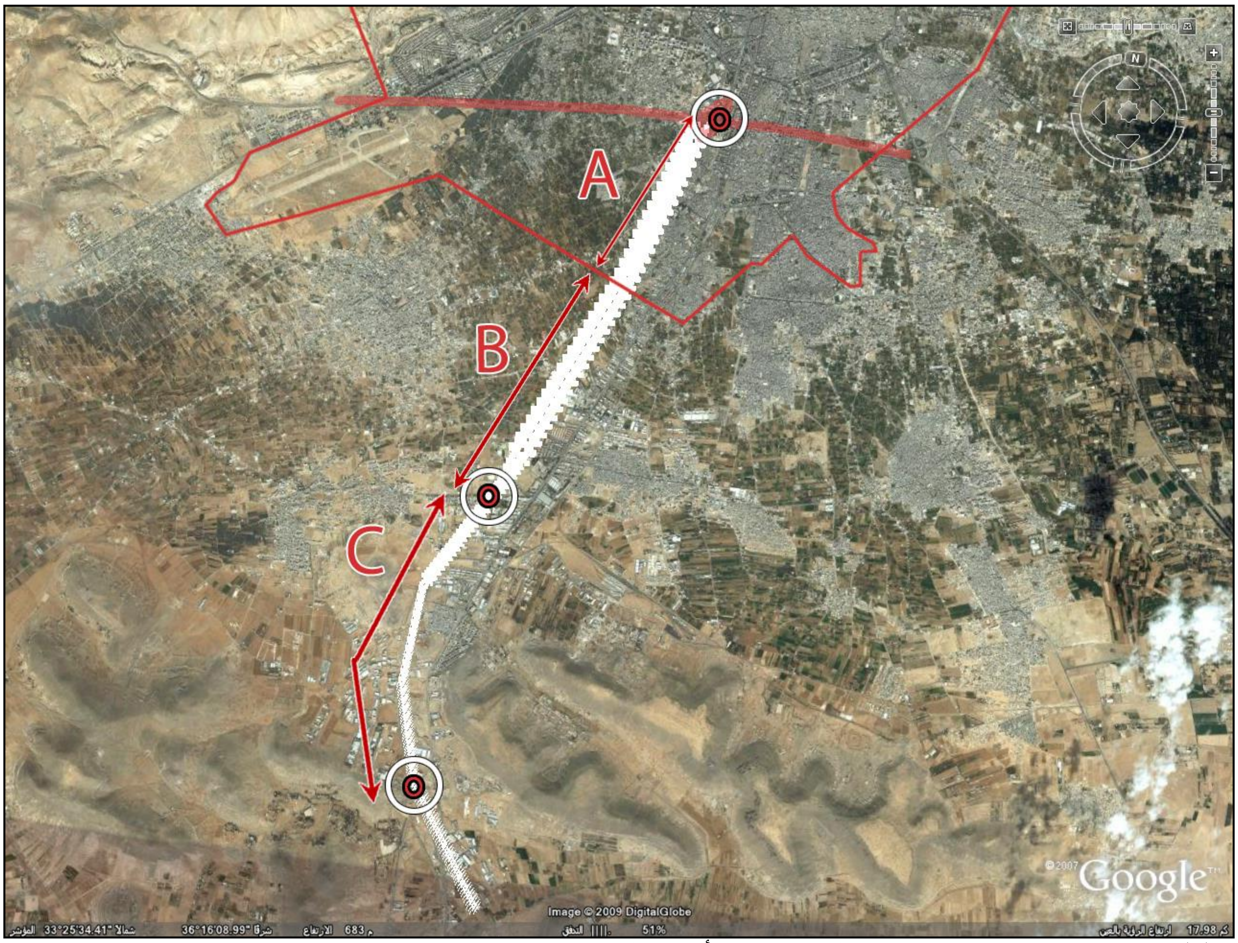
الصورة [٧-١٤]: تعدي الفعاليات التجارية والمستودعات على حرم الطريق مساهمة في زيادة الازدحام المروري.
المصدر: بعدسة الباحثة ٢٧ تموز ٢٠٠٩م.



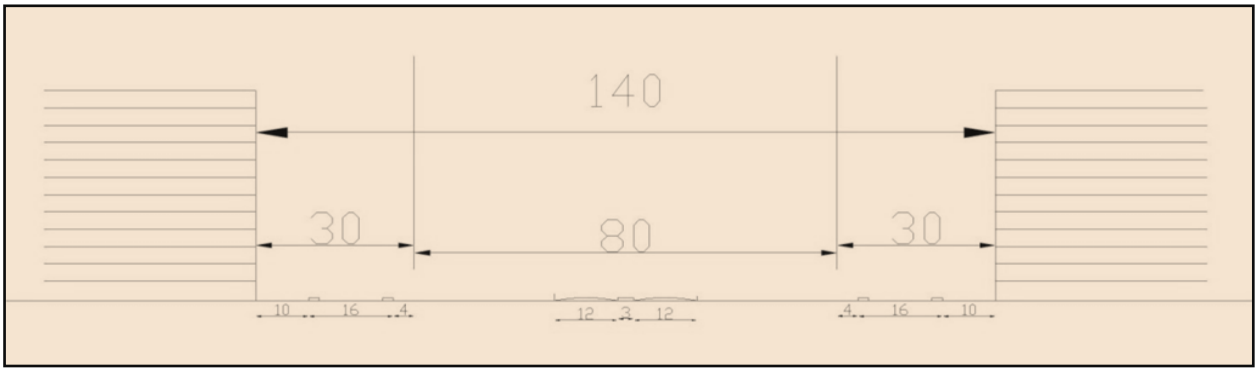
الصورة [٧-١٥]: التوقف العشوائي للأشخاص والمركبات على طرفي الطريق.
المصدر: بعدسة الباحثة ٤ كانون الأول ٢٠٠٩م.

- **حرم الطريق:**

لا يوجد في المحور الجنوبي مسافة حرم للطريق وخاصة في الجزأين A و B، نتيجة عدم وجود الضوابط والنظم قبل صدور منهاج الوجائب الجديد، وحتى بعد اعتماده، فنلاحظ قرب بعض المشاريع الاستثمارية من الطريق بمسافة ١٠ أمتار عن الطريق والتي لا تكفي لاعتبارها **مسافة تنمية مستدامة.** ويوضح المخطط [٧-٢٦] عروض الطريق المقترحة حسب المخطط التنظيمي الجديد.



المخطط [٧- ٢٥]: درجة تواتر الازدحام المروري بين أجزاء المحور.
المصدر: Google Earth - بتصرف استناداً إلى المشاهدات الميدانية.



المخطط [٧- ٢٦]: مقطع عرضي لطريق المحور الجنوبي والمقترح في مشروع تنظيم المدخل الجنوبي لعروض الطريق العام السريع (دمشق – درعا).
المصدر: مديرية التخطيط العمراني التابعة لوزارة الإدارة المحلية.

- **الحزام الأخضر:**

تشير الدلائل التجريبية على أن توفير الحزام الأخضر ليس فعالاً في ضبط التنمية العمرانية، **بدون تنفيذ إجراءات قانونية قوية لأنه وبالنتيجة سيتقدم الانتشار العمراني ومحور (كوريدور) التنمية إلى الحزام الأخضر وما بعده.** ومن جهة أخرى، فإن الحزام الأخضر المحافظ عليه بقوة القانون يمثل استعمال غير فعال لأرض عمرانية نفيسة كما يسبب تزايد أسعار الأراضي المجاورة للحزام بشكل مباشر، ولكنه بالمقابل جزء من حماية حقوق الطريق وإيجاد الحرم الخاص بالحماية، بالإضافة إلى توفير عوامل الأمن والبيئة.

وأظهرت نتائج الاستبيان أن طريق المحور الجنوبي اليوم لا يلبي كافة الاحتياجات المرورية (الحالية والمستقبلية) للمحور والمناطق المحيطة به، وأكدت ذلك نسبة ٨٣%. الشكل [م١-٤٥] الملحق [١]. وذلك لعدة أسباب، منها:

- الإشغال الكامل للمحور بالفعاليات على طرفيه خاصةً عند (A وB) دون مراعاة حقوق الطريق الدولية.
- الإختناقات المرورية التي تحكم الطريق وزيادة الضغط المروري والحركة العابرة عليه.
- تركز المزيد من الفعاليات عليه والتي بحاجة لتخديم مستمر ومتواصل مما يعني زيادة الضغط الخدمي عليه.
- لا يلتقي المحور اليوم بواقعه مع متطلبات ومقترحات النقل العام المستقبلية (LRT).

سابعاً / واقع الخدمات والمرافق العامة:

يقصد بالخدمات والمرافق العامة هي شبكات البنى التحتية من (مياه، كهرباء، صرف صحي وهاتف) بالإضافة إلى المرافق الحكومية والخدمات التي تدعم التجمعات العمرانية المحيطة والفعاليات التجارية والاستثمارية فيها.

وإن أكثر الخدمات التي يعاني فيها المحور اليوم من تدني المستويات هو النقص الحاد في توفر المياه، وخاصة للمناطق الزراعية والصناعية والعمرانية، فمشكلة المياه ليس حكراً على المحور الجنوبي فقط، وإنما هي لإقليم دمشق بالكامل، فمياه دمشق تقع خارج حدودها الإدارية. وبينما تتقدم التنمية العمرانية خارج الحدود الإدارية للمدينة، تتزايد تكلفة توفير البنى التحتية والخدمات بشكل مستمر. لذا فإنه يتوجب أن يكون الإهتمام الرئيسي اليوم **بتوجيه التنمية العمرانية** اللاحقة إلى المناطق التي تتوفر فيها المياه بشكل أفضل. [١]

وان وجود العمران العشوائي والتجمعات على المحور وبشكل متباعد يزيد من النفقات الكبيرة التي ستترتب على تأمين المرافق والخدمات العامة، وخاصة في التجمعات العشوائية والمنتشرة على جانب الطريق. وإن التباعد والانتشار بين هذه المساكن والتجمعات يزيد من كلفة إيصال خدمات المياه والكهرباء والهاتف، وغيرها من الخدمات، ويزيد من طاقة استخدام الشبكة، بالإضافة إلى خلق صعوبات كبيرة في أعمال الصيانة لهذه الخدمات.

وأكدت نسبة ٨٥% على عدم قدرة الشبكة الموجودة حالياً بالمحور الجنوبي في تلبية كافة احتياجات المنشآت والفعاليات الآنية والمستقبلية. الشكل [م١-٤٦] الملحق [١]. وجاء أهمية توفير احتياجات الخدمات التجارية والإدارية أولاً وذلك بنسبة ٢٢% تقريباً كحاجات خدمية يتوجب توفيرها للزمن الحالي والمستقبلي، والخدمات الصحية بنسبة ٢٠%، والتعليمية بنسبة ١٦%. الشكل [م١-٤٧]. بالإضافة إلى العديد من الخدمات المختلفة من (خدمات أمنية، مرورية، ترفيهية، بيئية، اجتماعية، تعليمية ورياضية)، بمعنى يجب توفير كل الخدمات الضرورية الناتجة عن دراسات تخطيطية إقليمية شاملة إنطلاقاً من تقييم الوضع الراهن ومتطلباته، ومتطلبات التنمية المستقبلية المستدامة.

ثامناً / واقع الملكيات:

بدأت تتدهور ملكيات الأراضي على المحور بسبب عدم وجود ملكيات كبيرة، فكلما اقتربنا من دمشق (مركز المدينة) صغر تقسيم هذه الأراضي والملكيات. ولقد وأظهرت النتائج أن درجة تأثير الملكيات الموجودة على المحور في دراسة وتطوير هذا المحور أساسية جداً وذلك بنسبة ٨١% تقريباً، ويجب أن تؤخذ هذه الملكيات بعين الإعتبار عند وضع الدراسات التخطيطية والتنظيمية التفصيلية، وهو ما لم يتم أخذه بالحسبان عند وضع مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي.

- **الإستملاكات:**

بالنسبة للإستملاكات على المحور فهناك إستملاكات مختلفة تابعة لجهات عديدة من الوزارات والمؤسسات الحكومية (نقل ومواصلات، صناعة، تعليم، زراعة، الإدارة المحلية،...)، مما سبب **انخفاض نسبي في أسعار العقارات قبل التنظيم**، بالإضافة إلى عدم وجود رؤية واضحة للتنظيم العمراني.

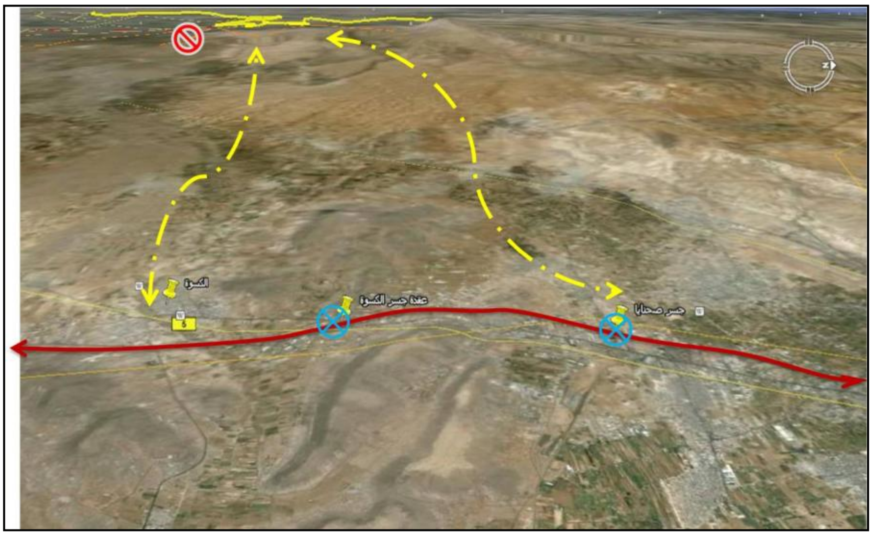
← وإن تأثير تنفيذ مشروع تنظيم المدخل الجنوبي على الوضع الاقتصادي للمالكين المحليين كبير جداً فلقد أكدت الإحصائيات إلى أنه سيتسبب في إرتفاع أسعار الأراضي وذلك بنسبة ١٠٠%. الشكل [م١-٤٢] في الملحق [١].

---

[١] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا)، مسودة التقرير النهائي، الفصل ٦، ص ٨.

تاسعاً / الواقع الأمني:

يستند هذا الواقع إلى اعتبارات عديدة سواء أمنية داخلية، أو أمنية عسكرية، فالمحور اليوم بحاجة لمعالجة "المنطقة الأمنية" فيه والتي تشكل حوالي ٤٠ % من المخطط التنظيمي لمنطقة داريا، ووجود بعض المنشآت والمواقع العسكرية في منطقة الكسوة، والتي يجب أخذها بعين الاعتبار عند وضع التصور التنموي المستقبلي للمحور. المخطط [٧-٢٧]



المخطط [٧-٢٧]: موقع المحور الجنوبي بالنسبة لقربه من المناطق الأمنية والعسكرية.
المصدر: Google Earth - بتصرف.

عاشراً / واقع التشريعات والأنظمة القانونية:

إن **التشريعات والقوانين في الواقع هي السلطة الأولى** التي تحكم الدراسات التخطيطية والتنفيذية بكل درجاتها، (من التخطيط الوطني وحتى نظام ضابطة البناء)، وإن إنشاء النظام القانوني والمؤسساتي للتخطيط الهرمي يحقق تنمية أكثر توازناً ومتانة لكامل القطر، وذلك من أجل منفعة المواطنين. وفي هذا النظام يحتل التخطيط الإقليمي الموقع الرئيسي حيث أنه يسعى إلى التنمية المعتمدة على الذات في أي إقليم ليتكامل مع الأقاليم الأخرى.

وقد ظهرت أثناء تطور المدينة عدة تشريعات (عقارية وعمرانية)، أنظمة وقوانين، والتي أثرت (ولو بشكل جزئي) على تطور النمو العمراني للمحور، ونذكر منها:

- قانون الإستصلاح الزراعي والذي حدد الملكيات وتم فيه إنذار المالكين لمدة ثلاث سنوات، إما بالبقاء على الاستعمالات الصناعية أو استملاك الأراضي من قبل الدولة.
- البلاغ رقم [١٠] والبلاغ رقم [١٦] والبلاغ رقم [١٦/ م.و]، والذي نظم كل المشاريع الصناعية وأدرج معها مشاريع خدمية عامة ولحظ كل المشاريع الصناعية ضمن الدراسات الإقليمية.

الحادي عشر / واقع الترخيص والاستثمارات على المحور:

- **واقع الرخص على المحور:**

نصت التعليمات التنفيذية /٢/ لقانون المخالفات رقم [١] على التالي: [١]

تسوى مخالفات الأبنية المنفذة قبل صدور القانون رقم /١/ لعام ٢٠٠٣، وفق أحكام القانون رقم /٤٤/ لعام ١٩٦٠م، وقراري وزارة الشؤون البلدية والقروية رقم /١٠٦٠/ لعام ١٩٦٠، ورقم ١٧٧٦ لعام ١٩٦٢م، عدا ما يلي:

حالة الترخيص بالبناء على الأراضي الزراعية كما نصت التعليمات رقم /٢/ للقانون رقم [١] وهي؛ يحظر الترخيص بالبناء والسماح به على الأراضي الزراعية التي تمنع القوانين والأنظمة النافذة البناء عليها، ويمنح الترخيص بالبناء في الأراضي الزراعية لأغراض السكن فقط وفق الشروط التالية:

- ألا تقل مساحة العقار عن /٤٠٠٠/ م٢ .
- ألا تقل وجائب الرجوع الأمامية والخلفية والجانبية عن عشرة أمتار.
- ألا تزيد مساحة البناء عن /١٢٠/ م٢.
- التقيد بالبعد عن محاور وحرمات الطريق.

ويمنح الترخيص بالبناء خارج المخططات التنظيمية ومناطق التوسع والحماية للأغراض الصناعية.

وللوقوف على الواقع الحقيقي لتراخيص الفعاليات والمنشآت على المحور فقد أظهرت النتائج أن درجة العلاقة والارتباط بين قوانين الاستثمارات والبناء على الأراضي التي خارج المخططات التنظيمية هي علاقة ذات ارتباط قوي جداً وأساسي أكد عليه ٨٠ % من الخبراء والباحثين، الشكل [م١-٤١]، الملحق رقم [١].

[١] انظر الملحق رقم [٨] – قانون المخالفات رقم [١] الصادر لعام ٢٠٠٣م.

وكما أكدت النتائج وبنسبة ٦٥% على أن **الاستعمالات** تأتي أولاً، لأنه واستناداً لمخططات الاستعمالات يتم توزيع هذه الاستعمالات حسب الحاجة، فاعتماد الاستعمالات ينظم المنطقة بشكل عمراني، وبموجبه يتم منح التراخيص والاستثمارات، بالإضافة إلى ضرورة وجود الرؤية المتكاملة في المخطط، فهي الموجه الأول لمنح التراخيص والعامل الذي يساعد في ضبط هذه الرخص وتحديد نظام منهاج الوجائب قبل اعتماده. **ويجب ضبط هذه الاستعمالات بما يحقق الرؤيا المستقبلية لأن إجراءات التراخيص طويلة.** وأما الترخيص فيكون بناءً على الاستعمالات المقترحة. الشكل [م١-٣٩] الملحق رقم [١]. بينما رجحت نسبة ٢٥% أن يكون كليهما (الاستعمالات والتراخيص) وجهان لعملة واحدة.

وأشارت الإحصائيات إلى أن تأثير التراخيص والأبنية قيد الانجاز (قبل صدور الدراسات التخطيطية ووضع الضوابط والقوانين النظامية) على مشروع المدخل الجنوبي المستقبلي هو تأثير أساسي وقوي بنسبة ٩٥%، ويجب أخذه بعين الاعتبار خلال وضع الدراسات الإقليمية والعمرانية التفصيلية. الشكل [م١-٤٠] الملحق رقم [١].
والسؤال الذي يطرح نفسه:

- ما هو مصير أبنية منحت الترخيص قبل وضع الدراسات التخطيطية للموقع؟

- **الرخص الممنوحة لأصحاب البلديات:**

وفيما يلي عرض فكرة عن واقع الرخص الممنوحة لبعض الاستثمارات بعد صدور قرار المخطط التنظيمي لمشروع المدخل الجنوبي في البلديات المعنية (صحنايا، الأشرفية وداريا):

- **بلدية أشرفية صحنايا:** تم منح بلدية الأشرفية أربع رخص وذلك بعد صدور المخطط التنظيمي، المخطط [٧-٢٨].
- **بلدية صحنايا:** وبالنسبة لبلدية صحنايا فلم يتم منح أي رخصة وفقاً للمخطط التنظيمي الجديد لمدخل دمشق الجنوبي، ولكن يوجد عدة منشآت صناعية قائمة قبل صدور المخطط التنظيمي. المخطط [٧-٢٩].
- **بلدية داريا:** أما بالنسبة لبلدية داريا فقد تم منح ثلاث رخص لها على مدخل دمشق الجنوبي بعد تصديق المخطط التنظيمي. المخطط [٧-٣٠].

- **واقع الاستثمارات على المحور:**

إن كلاً من مدينتي دمشق ودرعا اليوم تتمتع بمميزات كثيرة تجعلها قادرة على جذب الاستثمارات، ولكن يجب أن تكون هناك دراسات جدوى اقتصادية واضحة للمشاريع المتوفرة للاستثمار، وطرحها بالطريقة الصحيحة على المستثمرين، وعدم الدخول في مشاريع استثمارية بدون تخطيط قد تكون عواقبها وخيمة على كلا الإقليمين والمحور الواصل بينهما، ويوجد اليوم بعض الفرص الاستثمارية المتاحة، والتي ستكون الداعم القوي لاقتصاد المدينة وتوفير فرص العمل فيها.

وعندما تضع الدولة للمستثمر نظام ومنهجية واضحة، يستطيع المستثمر بدوره التحرك ضمن هذه الرؤية للأخذ بالحدود القصوى المسموح له بها، بينما تشكل هي بالنسبة للدولة الحدود الدنيا، وهنا يبقى كلا الطرفين (الدولة والمستثمر) ضمن مجال الآمان الاستثماري المتاح.

ولقد أصبحت **التنمية المباشرة من قبل القطاع العام أقل شيوعاً** في العالم كأسلوب يحقق استعمالات الأراضي العمرانية كما هو مخطط لها، حيث أن الطريقة الأقل كلفة هي تشجيع استخدام الاستثمارات الخاصة بتوجيه من المخطط التنظيمي للتنمية العمرانية. أما الطريقة الأخرى فهي بتوجيه **القطاع الخاص للتنمية العمرانية** عن طريق توفير مرافق البنى التحتية الرئيسية له من قبل القطاع العام، كشكل آخر من أشكال التحفيز الاستثماري، والتي تهدف إلى تشجيع الاستثمارات الخاصة في بعض المناطق المخصصة. وتتضمن هذه الإجراءات الفيزيائية التي تستخدم عادةً لتوجيه وضبط التنمية العمرانية وتوفير الحزام الأخضر والمناطق الخضراء والطرق الشريانية والمدن الجديدة، وتختلف وتتنوع فعالية هذه التدخلات. [١]

[١] تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا)، مسودة التقرير النهائي، الفصل السادس، ص ٧.



المخطط [٧- ٢٨]: رخص المستثمرين في بلدية أشرفية صحنايا بعد صدور المخطط التنظيمي.
المصدر: Google Earth - استناداً إلى مرجع: عابدين، محمد يسار، "واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق"، ٢٠٠٩ - بتصرف.



المخطط [٧- ٢٩]: المنشآت الصناعية القائمة في بلدية صحنايا قبل صدور المخطط التنظيمي.
المصدر: Google Earth - استناداً إلى مرجع: عابدين، محمد يسار، "واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق"، ٢٠٠٩ - بتصرف.





المخطط: [٧-٣٠]: الرخص في بلدية داريا بعد تصديق المخطط التنظيمي.
المصدر: Google Earth - استناداً إلى مرجع: عابدين، محمد يسار، "واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق"، ٢٠٠٩ - بتصرف.

ويوجد في درعا اليوم **مناطق تنمية جديدة** قرب الحدود مع ريف دمشق، وقد أنشئت فيها المصانع على طول الطريق السريع وتضم صناعات كيميائية وصناعات السيراميك. **ويفضل المستثمرون إقامة صناعاتهم في درعا لتجنب الإجراءات المتشددة التي تفرضها محافظة ريف دمشق،** وفيما يلي أسماء لبعض المشاريع الاستثمارية الواقعة على المحور والتي نفذ بعضها أو سيتم تنفيذه: (مجمع فينيسيا – مجمع فيحاء الشام – LG – مجمع العرب التجاري).
وتوضح الصورتان [٧-١٦] [٧-١٧] بعض الاستثمارات التجارية الموجود على هذا المحور .



الصورة [٧-١٦]: (مجمع عالم المنازل)، أحد الاستثمارات التجارية الموجودة على المحور في الجزء (B).
المصدر: بعدسة الباحثة – ١٤ آذار ٢٠٠٩م.



الصورة [٧-١٧]: (شركة رز وبركات)، أحد الاستثمارات التجارية الموجودة على المحور في الجزء (C).
المصدر: بعدسة الباحثة – ١٤ آذار ٢٠٠٩م.

وقد تأسست حديثاً عدة جامعات خاصة على طول الطريق بالقرب من منطقة غباغب بعد منطقة الكسوة أي عند حدود محافظة درعا، وفيما يلي تفصيل عن هذا النوع من الاستثمار والذي يدعى (بالاستثمار التعليمي).

- **الاستثمار التعليمي:**

يقع على المحور الجنوبي اليوم تقريباً ثمان جامعات خاصة، والعدد الكامل لهذه الجامعات في سورية تقريباً وهو (١٦) جامعة، أي أن نصف هذا العدد يقع على المحور الجنوبي.
والسؤال الذي يطرح نفسه هو:

➢ لماذا وضعت الجامعات على المحور الجنوبي بنسبة أكبر مقارنة مع المحور الشمالي؟

يرجع السبب في ذلك إلى عدة عوامل، نذكر منها:

١ - إنخفاض أسعار الأراضي على المحور مقارنة مع أسعار الأراضي على المحور الشمالي.
٢ - طبيعة استعمالات الأراضي في المحور الشمالي هي استعمالات (صناعية – سكنية).
٣ - طبيعة جيولوجية الأرض في شمال المدينة معظمها تلال وجبال بعكس الأراضي الزراعية المنبسطة في الجزء الجنوبي.
٤ - مدخل المحور الشمالي مدخل صناعي بحت، والرؤية المستقبلية لهذا المحور؛ هي بأن يكون (محور صناعي سكني) وذلك عن طريق بناء مناطق صناعية وسكنية إما للعاملين في المناطق الصناعية الحالية أو المستقبلية أو سكن للمنذرين بالهدم، وحتى بديل للعشوائيات التي ستزال ويعاد توظيفها، وقد تم توفير الأرض لذلك بمساحة ٥٠٠٠ هكتار.
٥ - معظم من يرتادون هذه الجامعات هم من السكان ذو الطبقات الغنية وفوق المتوسطة، ويسكن هؤلاء غالباً في المناطق التالية: (المالكي، أبو رمانة، المزة، كفرسوسة، دمر)، وهي مناطق أقرب نسبياً للمحور الجنوبي من المحور الشمالي.
٦ - أضف إلى ذلك وجود الهدف الإنمائي في إنعاش الإقليم كإقليم تعليمي، حيث لا توجد أية جامعات تخدم الإقليم الجنوبي سوى جامعات العاصمة، أما الجزء الشمالي لريف المدينة في الشمال فيمتلك خيارات أكثر، (جامعات المدينة، جامعة البعث في مدينة حمص، جامعة تشرين في اللاذقية).

➢ ما هو أثر وجود الجامعات على المحور الجنوبي ؟
أثرت الجامعات الخاصة والفعاليات التعليمية الأخرى بوجودها على المحور الجنوبي بشكل كبير، فوجود الجامعات يعني الحاجة إلى توفير سكن للطلاب والعاملين فيهم، وبالتالي الحاجة إلى النقل والتنقل وتوفير وسائل المواصلات اللازمة لحركة الذهاب والإياب، وهذا مدعاة لتحسن وسائل الإنتاج وبالتالي تحسن وزيادة الإنتاج نفسه. إضافة إلى تنمية الحركة الخدمية والتعليمية على هذا المحور.
واقترحت دراسة الجايكا في منطقة الجنوبية من حدود الإقليم المقترح: مقاربة إستراتيجية التنمية ذات القيمة المضافة مع **مدينة أو حديقة علمية** وصناعات مبنية على المعرفة.
➔ ومن هنا جاءت أهمية وجوب دعم هذه الجامعات الخاصة بمدينة علمية تكنولوجية قد تكون في غباغب مثلاً وهي المنطقة التي تضم هذه الجامعات ضمن حدودها الإدارية، ومن المحتمل أن تصبح عاصمة الإقليم الجنوبي مستقبلاً. [١]

- **الاستثمار العقاري على المحور:**

إن السياسات الإستثمارية والتنموية للقطاع الخاص يجب أن تهدف إلى تقليل التلوث بمختلف أنواعه لتؤمن الإستمرارية لهذه الإستثمارات وتوفر الدعم، ولا نختلف في أن تكون مؤسسات القطاع الخاص ذات رسالة اجتماعية تدعم المجتمعات المحلية بشكل مادي ومعنوي يجعل منها بنية وركيزة من ركائز تطوير المجتمعات والنهوض بأفرادها.
ومن الممكن الاستفادة من العوائد المالية الناتجة عن تراخيص البناء في تطوير واقع البلديات وتحسين خدماتها وتحسين الواقع العمراني للمحور والتجمعات العمرانية الواقعة عليه، حيث من الممكن طرح مشروع (دراسة، تنفيذ واستثمار ما بعد التنفيذ / BOT /) لصالح جهات خاصة بهدف الاكتفاء الذاتي، وتغطية الضعف في الموارد المحلية، مثل؛ الشركات الاستثمارية العقارية الكبيرة، وقد أكدت على هذا الطرح نسبة ٧٥% من الخبراء والباحثين، الشكل [م١-٤٣] الملحق [١]. وذلك لعدة أسباب، منها:

- استقدام رؤوس الأموال إلى القطر، وتحديداً تجاه المحور الجنوبي.
- ضمان استمرارية إدارة المنطقة وتخديمها وصيانتها المستمرة.
- هذا نظام عالمي دولي فعال، يقوم على مبدأ تشجيع إستقدام رؤوس الأموال إلى المنطقة، وتشجيع القطاع الخاص عن طريق توفير الخدمات والمرافق العامة للمشروع، ولا تتكلف الدولة فيه بالمبالغ الطائلة، بالإضافة إلى أنه ستعود فيه للدولة الملكية والاستثمار فيما بعد.
- حصول تنمية اقتصادية واجتماعية وتوفير لفرص العمل.
- ضمان التنفيذ والجودة، وسد الإحتياجات الضرورية لمتطلبات البلديات دون انتظار الدعم الحكومي.
- المرونة والسرعة والإتقان في التنفيذ واللذان يتميز بهما القطاع الخاص، بشرط وجود نظير من السلطات المحلية للمتابعة.
- أهمية تفعيل دور مشاركة القطاع الخاص والقطاع العام في التنمية العمرانية، على أن تكون مشاركة منضبطة بقواعد وقوانين مدروسة.

بينما رأت نسبة ٢٥% أن جشع الشركات الاستثمارية لا يشجع على إعطاءها هذه الفرصة في الطرح الاستثماري، ومشاركتها مع القطاع العام في تطوير واقع البلديات والتجمعات العمرانية المحيطة، ولكن إن وجدت الضوابط والقوانين الحاكمة بالإضافة إلى المتابعة والإشراف المستمرين من السلطات المحلية لما أمكن للتجاوزات الاستثمارية من أخذ هذه الفرصة.

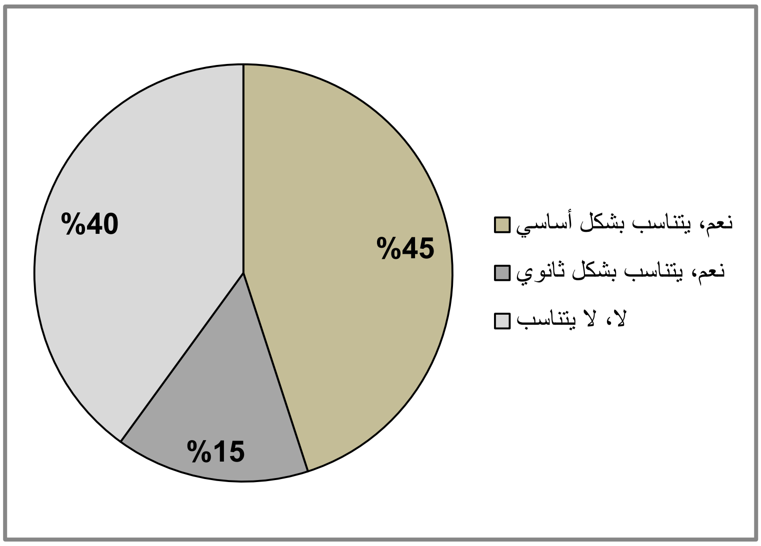
---

[١] سيتم تفصيل مقترح الاستثمار التعليمي في الجزء الثاني من الفصل - (دراسة المقترح التطبيقي).

الثاني عشر / الواقع التنموي للمحور:

إن **التوجهات التنموية** التي يجب أن نراها في المحور هي تجسيد لأهداف التنمية في الخطة الإقليمية عبر توجهات تستخدم التخطيط كوسيلة لتحقيقه، فمن خلال هذه التوجهات التنموية نصل إلى الأفكار التخطيطية التنموية لتحقيق التمازج الطبيعي والوظيفي بين الإنسان والبيئة.

وأكدت نتائج الاستبيان أن ظاهرة المحور الجنوبي اليوم تتناسب وبشكل كبير بنسبة ٦٠% تقريباً مع متطلبات الخطط التنموية المستقبلية حيث أكدت ٤٥% من النسبة السابقة أن تناسب المحور مع هذه المتطلبات التنموية هو تناسب أساسي بينما أكدت نسبة ١٥% أنه تناسب ثانوي، الشكل [٧-١٠]. ووجدت نسبة ٤٠% عدم تناسبه مع الخطط التنموية المستقبلية، وذلك لأنه (أُتخم) بالفعاليات والاستثمارات الموجودة عليه. وإذا ما تم تقييم هذه المتطلبات على الوضع الراهن للمحور سنجد عدم قدرته على تلبية متطلبات المشاريع التنموية لما عليه من مشاكل وأزمات تم ذكرها سابقاً، ويحتاج لإعادة تأهيل شاملة ضمن الأسس والدراسات الإقليمية والرؤى الوطنية التي تحدثنا عنها.



الشكل [٧-١٠]: تناسب المحور الجنوبي مع المتطلبات التنموية المستقبلية.
المصدر: نتائج الاستبيان.

ويوضح الجدول [٧-٦] التوصيف الكامل لجميع أجزاء المحور (A،B وC) حسب وقائع هذا المحور.

يتضح لنا بعد الاستعراض الكامل لكل الوقائع أنه كلما ابتعدنا عن مركز المدينة (وتحديداً عند العقدة الثامنة)، كلما:
- انخفضت نسبة التلوث ونسبة الازدحام المروري.
- ازداد عرض الطريق وبالتالي وضوح المشهد العمراني.
- عشوائيات أقل وأراضي زراعية أكثر.
- نوعية وجودة الهواء تصبح أفضل ونسبة ضجيج أقل.

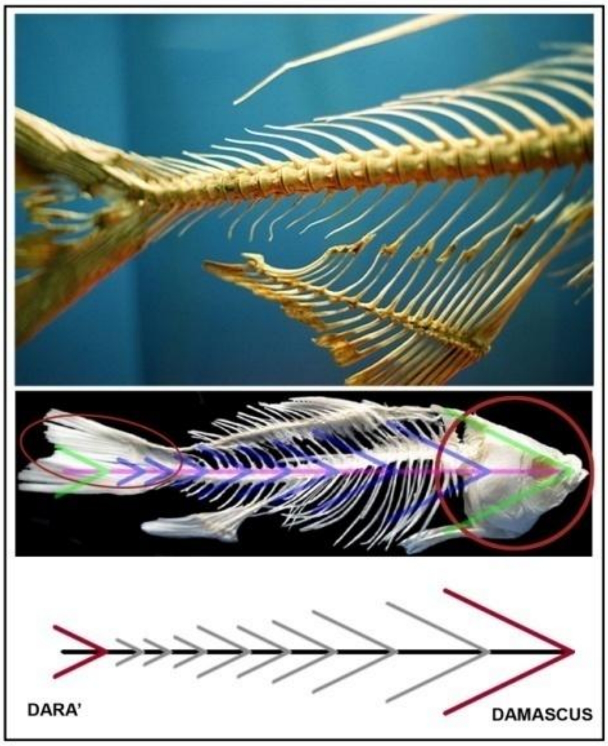
ولكن وبالمقابل:
- خدمات أقل وبنى تحتية غير كافية للاحتياجات الحالية والمستقبلية.
- أنواع تراخيص مختلطة (نظامية أو غير نظامية).

➔ **إذن فالعلاقة عكسية بالبعد عن مركز المدينة حيث تقل نسب التدهور العمراني والبيئي.**
➔ **وعلاقة طردية حيث تزداد نسبة التدهور الخدمي والاستعمالات، ولكن بالمقابل تزداد فرص التنمية.**

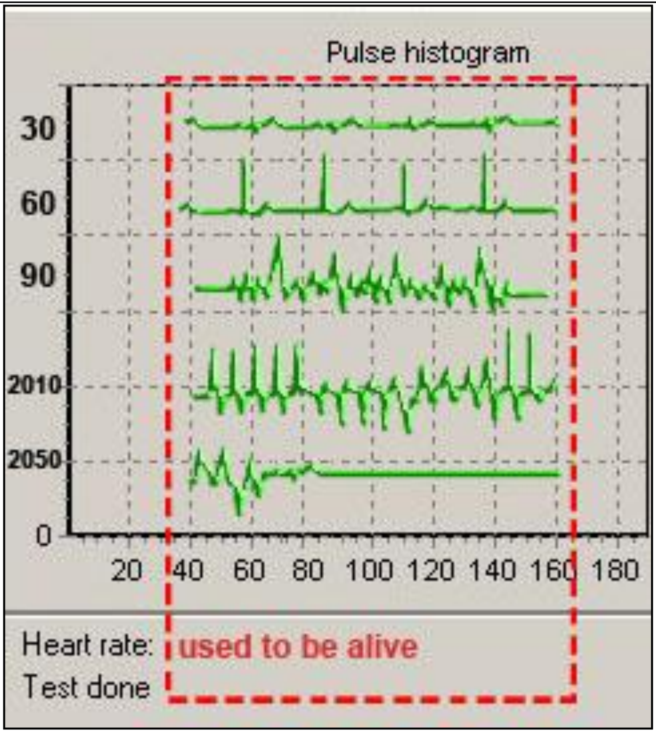
ويمكن تشبيه المحور الجنوبي هنا والذي يصل بين مركز إقليم العاصمة دمشق، وبين مركز الإقليم الجنوبي درعا، بالعمود الفقري لهيكل السمكة، الصورة [٧-١٨]. حيث يربط هذا العمود الفقري بين مركزين مهمين وهما (الرأس والذيل)، وذلك ليساعد في تحقيق التوازن لجسم السمكة، فالرأس يعتبر المركز الرئيسي الأول في جسم السمكة، أما الذيل فهو المركز الثانوي، ويصل بينهما هذا العمود الفقري والذي تتفرع منه الأضلاع الفقرية بتدرج هرمي من الفقرات الكبيرة إلى الفقرات الصغيرة باتجاه الذيل، ويمكن إسقاط هذا التشبيه كما في تركز الفعاليات على المحور الجنوبي حيث

تكون متركزة أكثر بالقرب من المركز، وتقل كلما اتجهنا نحو المركز الثانوي، ومن المفترض أن يعمل المحور الجنوبي في الحفاظ على التوازن بين الإقليمين (الجسم) من خلال هذا المحور (العمود الفقري).

ويوضح الشكل [٧- ١١] المسارات البيانية لخطوط التواتر في تطور المحور الجنوبي في الفترات الزمنية الأكثر تأثيراً على المحور، حيث يوضح كيف أن تأثير المحور في الثلاثينيات كان منخفضاً، وأما في الستينات والتسعينات فبدأت الحركة العمرانية تأخذ ذروتها على المحور وخاصة العمران العشوائي وتآكل الأراضي الزراعية، بالإضافة إلى الوضع الراهن اليوم بتوتره المرتفع من خلال التدهور الحاصل في كل مؤشراته، ولكن إذا ما حاولنا رسم الخط المستقبلي لمنحني التوتر البياني، فكيف سيكون يا ترى في حال استمرار هذا التدهور دون تداركه ؟



الصورة [٧-١٨]: مقارنة المحور الجنوبي بالعمود الفقري للسمكة.
المصدر: الباحثة.



الشكل [٧- ١١]: منحنيات التواتر البياني لخط تطور المحور في الفترات الزمنية الماضية والحاضرة والمستقبلية.
المصدر: الباحثة.

	التوصيف الميداني للفعاليات على المحور.	الواقع العمراني	الواقع البيئي	واقع استعمالات الأراضي	واقع الارتفاعات والمحاور البصرية	الواقع المروري
الجزء (A) من العقدة الثامنة في المتحلق الجنوبي وحتى الحدود الإدارية لمدينة دمشق	نستنتج أن نسبة الفعاليات الصناعية على هذا الجزء من المحور أقل من الفعاليات التجارية والسكنية.	أن نطاق تأثير الطريق يشمل كل التجمعات والفعاليات المحيطة به، ذلك أن النمو السرطاني غير المنضبط لهذا المحور يفتقر للقاعدة الاقتصادية بالإضافة إلى تأثيره البيئي والزراعي على نمو هذه التجمعات. فالاندماج لهذه التجمعات سيكون أغلبه في الجزء (A) من المحور وذلك بسبب قربه من الحدود الإدارية للمدينة وتأثره بنمو المدينة المستقبلي بشكل أكبر من باقي الأجزاء.	هذا التلوث (الهواء والضجيج) في أشده بالجزء (A) قرب المدينة ويقل تدريجياً كلما ابتعدنا عنها **(علاقة طردية)**، وبالتالي تتغير نوعية وجودة الهواء.	يتميز الجزء A بالمنطقة العمرانية (التنظيمية / العشوائية).	يتميز هذا الجزء بقربه من المدينة ووقوعه ضمن الحدود الإدارية لها، بالإضافة إلى أنه يمثل موقع (مدخل المدينة)، وقربه من أهم المحاور البصرية المهمة في مشهد المدينة (قاسيون، هضبة الشعب)، ويلاحظ اختفاء هذه المحاور المهمة بسبب الارتفاعات الموجودة سواءً من العمران العشوائي أو الفعاليات الأخرى.	يشتد الازدحام المروري في الجزء (A) أكثر منه في الجزء (B) والذي بدوره يكون اشد ازدحاماً أيضاً عن الجزء (C). تقاطع الحركة السريعة للمركبات مع حركة المشاة العابرة وخاصة عند الجزء A، والذي يضم العمران والفعاليات التجارية.
الجزء (B) من الحدود الإدارية لمدينة دمشق وحتى عقدة جسر صحنايا	إن ترتيب الفعاليات على المحور بحسب غالبيتها كالتالي: (تجارية، صناعية، سكنية ومن ثم تعليمية).	وسيكون الاندماج في الجزأين (B) و(C) بتأثير أقل نسبياً في إندماجه مع المحور نتيجة نموه مقارنة مع الجزء (A)، وذلك بسبب بعده عن مركز المدينة أكثر.		يتميز الجزء B بوجود منطقة الغوطة (زراعية / صناعية).	لا يختلف المشهد كثيراً في الجزء (B) عن الجزء (A)، فالفعاليات ما زالت مستمرة في التوضع بعشوائية أو بشكل منظم لكن مع ارتفاعات مختلفة وغير متناسقة، ومع فارق ابتعادنا عن المدينة. ولا يمكنك رؤية المدينة ليس فقط بسبب فروق الارتفاعات وحسب ولكن أيضاً بسبب الغيمة الضبابية الناتجة عن تلوث الهواء.	الازدحام اقل من الجزء A ولكن اشد من الجزء C. ولا يوجد في المحور الجنوبي مسافة حرم للطريق وخاصة في الجزأين A و B.
الجزء (C) من عقدة جسر صحنايا وحتى عقدة جسر الكسوة	غلبت الأراضي الزراعية والفعاليات الصناعية والتعليمية على هذا الجزء.		يتميز الجزء (C) بأجواء أقل تلوثاً نسبياً من الجزء (A) بسبب البعد عن المدينة ونسبة الأراضي الزراعية الغالبة أكثر، إلا أنه لا يمكننا أن نغفل وجود غازات الفعاليات الصناعية والمعامل والمصانع الموجودة على الطريق.	وأما الجزء C فيتميز بأنه منطقة زراعية محمية وبحاجة إلى تنمية واستغلال استثماري.	ويتميز **المشهد العمراني** في هذا الجزء **بالوضوح**، حيث يمكن رؤية الفراغات العمرانية بوضوح أكثر بالرغم من وجود الفعاليات عليه، إلا أنها لا تتوضع على المحور مباشرة مقارنةً مع الجزأين A وB، والتي تعد نسبة وجود الفعاليات فيها أكثر من الجزء C.	أقل ازدحاما بسبب عرض الطريق وعدم توضع الفعاليات على الطريق بشكل مباشر.

الجدول [٧-٦]: التوصيف الكامل لجميع أجزاء المحور (A،B وC) بحسب وقائع المحور.

المصدر: الباحثة بالاستناد إلى الرحلات الميدانية ونتائج الاستبيان.

١ ٢ ٣ ٥تحليل لمشاكل وإشكاليات المحور:

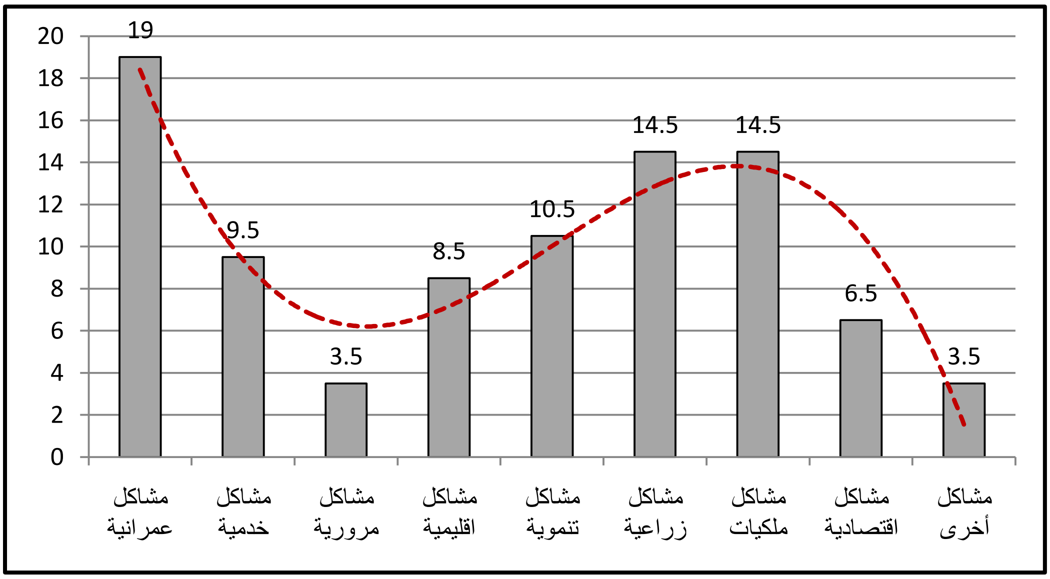
ومما سبق ومن خلال العرض التحليلي التفصيلي لوقائع المحور التخطيطية والعمرانية بكل أبعادها وجوانبها والتي أعطت تصوراً كافياً وتفصيلياً عن طبيعة المشاكل التي يعاني منها المحور الجنوبي اليوم، وبتقاطع هذه التحليلات مع نتائج الاستبيان والمقابلات، أمكننا تحديد مشاكل المحور الراهنة والمستقبلية، وما هي تأثير هذه المشاكل على عملية نمو المحور وتطوره بالإتجاه الصحيح.

ونستنتج مما سبق أن نسبة تأثير **المشاكل المرورية** على المحور هي النسبة الأعلى بين جميع أنواع المشاكل التي يواجهها واقعه العمراني، فتحليل أصل أي مشكلة **يستند إلى علة وجود أو مرور الطريق** ضمن مجموعة تجمعات عمرانية. وأن **المشاكل الإقليمية** وغياب الدراسات التخطيطية الإقليمية والاستراتيجيات الوطنية، ضمن إطار التدرج الصحيح للخطط والرؤى، هي المشكلة الثانية ذات التأثير الأساسي والقوي جداً على علة تطور ونمو المحور وخاصة ضمن إطار التوجهات التنموية الصحيحة والمستدامة.

أما تقييم الخبراء وأصحاب القرار لنوعية هذه المشاكل على المحور ودرجة تأثيرها فقد اختلفت تماماً عن ترتيب درجة تأثير هذه المشاكل نتيجة التحليل السابق فقد أكدت نسبة ١٩% على أن **المشاكل العمرانية** هي المشكلة ذات التأثير الأكبر والأهم على نمو المحور وتطوره العمراني والتنموي في الوقت الحالي، الشكل [٧-١٢]. وأن **المشاكل الزراعية وإشكالية الملكيات** تأتي ثانيةً على التوازي بنسبة ١٤,٥% من خلال تأثيرها على نمو المحور، ومن ثم **المشاكل التنموية** بنسبة ١٠,٥%، **والخدمية** بنسبة ٩,٥%، والمشاكل الإقليمية بنسبة ٨,٥%، **وأخيراً تأتي الإشكاليات المرورية بأقل نسبة** ظاهرة وهي ٣,٥%. ليظهر بذلك المفارقة الكبيرة في النتائج، حيث أن ما أكدت عليه النتائج الأخرى في تغطية متطلبات المحور المرورية والخدمية والتنموية في الزمن الحالي والمستقبلي كانت غير كافية وأكد عليها الاستبيان بكل نتائجه وإحصائيته.

ولكن ما جاء هنا ينافي تماماً واقع الإحصائيات السابقة وبالتالي يتضح لنا مما سبق التناقض بين المفهوم النظري وواقع التطبيق العملي له، وهو مبرر كافي لما يحدث على أرض الواقع اليوم، بالإضافة إلى واقع التناقض في مفهوم النظري نفسه بكل جوانبه وأبعاده، وهو مبرر كافي لاختلاف نتائج هذه الإحصائيات.

وهناك مشاكل أخرى مختلفة: (اجتماعية، بيئية وإدارية...الخ). ويوضح الجدول [٧- ٧] تقييم لأنواع هذه المشاكل الموجودة على المحور الجنوبي اليوم.



الشكل [٧– ١٢]: تقييم المشاكل الراهنة على المحور الجنوبي.
المصدر: نتائج الاستبيان.

وفيما يلي يوضح الجدول [٧- ٧] بعض أنواع هذه المشاكل الموجودة على المحور:

المشكلة	نوع المشكلة
مشاكل إقليمية	غياب الدراسات الإقليمية والوطنية الشاملة عن دراسة مشروع تنظيم المدخل الجنوبي.
	عدم وجود الهيكلية الإدارية.
الإشكاليات المرورية	جيل جديد من المشاكل المرورية بسبب تطور المواصلات على المحور.
	الإختناقات المرورية والإزدحام.
	عدم توفر العقد المرورية والأنفاق والجسور الكافية للتخديم المروري.
	التوسعات دون وجود خطط نقل عام.
مشاكل خدمية	إزدياد الضغط على طاقة الشبكة الخدمية، والبنى التحتية والغير كافية لتلبية المتطلبات الخدمية والتي لم تصمم أصلاً لإستيعاب الإحتياجات الحالية والمستقبلية.
	نقص في حجم المرافق والخدمات ومشكلة النقص الحاد في المياه.
	زيادة الضغط العمراني والخدمي على مركز مدينة دمشق.
	الخدمات والمرافق الغير مدروسة والمغيبة في أماكن أخرى.
مشاكل عمرانية	الفوضى العمرانية العشوائية
	عدم وجود مخطط استعمالات أراضي يضبط تراخيص الاستعمالات.
	عدم انسجام استعمالات الأراضي مع بعضها البعض وتناسبها مع متطلبات الحاجات والمتطلبات المستقبلية.
	التوسع العمراني غير المدروس (العشوائي) نتيجة غياب التشريعات والمراقبة.
مشاكل تنموية	عدم وجود فعاليات تنموية مدروسة إقليمياً.
	التداخل في أولويات التنمية ومحدداتها.
	التنمية دون تقدير لحجم الموارد الموجودة ومعرفة ما تبقى منها.
	التنمية العشوائية للمناطق المحيطة بالمحور.
مشاكل زراعية	النزاع حول استعمالات الأراضي الزراعية.
	انقسام الغوطة إلى أشكال شعاعية غير متصلة بسبب وجود الطرقات.
	تآكل المساحات الزراعية من الغوطة الجنوبية والشرقية.
	هدر الأراضي الجافة دون وجود خطط تنموية لاستغلالها واستثمارها.
إشكاليات الملكيات	أنواع ملكيات مختلفة.
	تضخم أسعار الأراضي.
	إستملاكات متعددة ومناطق عسكرية.
	أشكال الملكيات الموجودة تعطي أنماط بناء مشوهة
	حيازة الملكيات
	النقص في معلومات الملكيات ومرجعيتها
	الملكيات الموزعة بحيث قد تعطل المخططات المستقبلية
مشاكل بيئية	زيادة الضغط على الموارد الطبيعية
	التلوث البيئي السلبي بكل مؤشراته وأنواعه.
مشاكل أخرى	الخلل في توضع الفعاليات والاستعمالات.
	زيادة نسبة عامل الاستثمار
	الإستخدام الأقصى لنسب البناء وعامل الاستثمار.

الجدول [٧-٧]: بعض أنواع المشاكل الراهنة الموجودة على المحور الجنوبي.
المصدر: الباحثة استناداً إلى نتائج الاستبيان.

- **وفيما يلي بعض المشاهدات والملاحظات التي استرعت الانتباه على طريق المحور الجنوبي سواءً بما تحمله من الجانب السلبي أو الإيجابي:**

▪ لوحظ أن الطريق من مدينة درعا وحتى مفرق الكسوة يغلب عليه تقريباً ٩٠% من **(الأراضي الزراعية)**. الصورة [٧-١٩]. فمشهد الطريق من بعد جسر الكسوة يختلف تماماً عن ما قبله، ونلاحظ أن استعمالات الأراضي غير الزراعية تبدأ بالنقصان تدريجياً إلى أن يصبح الطريق طريق زراعي بحت حتى الوصول لحدود مدينة درعا.

▪ وجود نقطة حراسة أمنية (شرطة) كل ٢٥ كم.

▪ التدرج اللوني الجميل الذي تراه في الأراضي الزراعية الموجودة على جانبي الطريق بالقرب من مركز محافظة درعا الصورة [٧-٢٠].

▪ نلاحظ بعض الحجارة السوداء الممتدة على طرفي الطريق بسبب التربة البركانية الخصبة التي تتمتع بها الأراضي والتي هي جزء من سهل حوران الخصب. الصورة [٧-٢١].

وقد لوحظ وجود بعض المشاهدات المسيئة لإستعمال المحور وتعمل على زيادة الضغط المروري عليه نذكر منها:

- سوء استخدام المشاة للطريق، كالوقوف العشوائي لإنتظار الباصات والمواصلات على مفارق القرى والبلدات، دون التقيد بالمواقف الرسمية الغير متوفرة في بعض الأحيان على الطريق.
- استخدام هذه الطرق كمصدر للرزق لبيع منتجات محاصيلهم الزراعية بجوار الطريق العام، دون الأخذ بعين الاعتبار أنها طريق سريعة ودولية، ودون وجود لإعتبارات وعوامل السلامة والآمان.
- الوقوف العشوائي للسيارات والشاحنات على أطراف الطريق. الصورة [٧-٢٢].
- الشاخصات الدلالية السيئة والغير واضحة وفي بعض الأحيان غير متوفرة. الصورة [٧-٢٣].
- الاستخدامات السيئة والعشوائية للعقد المرورية كمتنزهات.
- الوقوف غير الصحيح وغير الآمن للركاب تحت جسر صحنايا وجسر الكسوة، واستخدامه كموقف رسمي للباصات وسيارات الأجرة.
- الأبنية والإنشاءات التي ما زالت موجودة على الهيكل دون متابعة أعمال الإكساء فيها، وهي من أهم أسباب التشوه العمراني والبصري الأول لمدخل المدينة؟ الصورة [٧-٢٣أ].
- مدى تأثير مشاريع الاستثمار السكني الخاصة من قبل شركات التعمير الجديدة وخاصة في منطقة صحنايا على الطريق العام، وكيف ستساهم هذه المشاريع العمرانية في التنمية العمرانية للمحور بالرغم من عدم توفر الخدمات الكاملة للمنطقة (مشكلة نقص المياه). الصورة [٧-٢٨].



الصورة [٧-١٩]: طريق باستعمالات زراعية بالقرب من حدود محافظة درعا.
المصدر: بعدسة الباحثة، ٢٧ تموز ٢٠٠٩م.



الصورة [٧-٢٠]: التدرج اللوني الجميل للأراضي الزراعية على المحور.
المصدر: بعدسة الباحثة، ٢٧ تموز ٢٠٠٩م.



الصورة [٧- ٢١]: الحجارة السوداء التي ترمز للتربة البركانية التي تتميز بها أراضي حوران الخصبة.
المصدر: بعدسة الباحثة، ٢٧ تموز ٢٠٠٩م.



الصورة [٧-٢٢]: الوقوف العشوائي للأشخاص والسيارات على أطراف الطريق مسببة الازدحام.
المصدر: بعدسة الباحثة، ٢٧ تموز ٢٠٠٩م.



الصورة [٧-٢٣]: الشاخصات الدلالية السيئة والغير واضحة.
المصدر: ١٤ آذار ٢٠٠٩م.



الصورة [٧-٢٣أ]: الانشاءات التي ما زالت هيكلية والتي تسيء للمنظر العام للمحور.
المصدر: ١٤ آذار ٢٠٠٩م.

وفيما يلي توضح الصور [٧- ٢٤، ٢٥، ٢٦، ٢٧، ٢٨] مشاهدات أخرى على طريق المحور.



الصورة [7-24]: المشهد العمراني في الجزء B
المصدر: عابدين، يسار، واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي، 2009.



الصورة [7-25]: الوجيبة العمرانية الأمامية للبناء
عن الطريق العام 10م.
المصدر: عابدين، يسار، واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي، 2009.



الصورة [7-26]: المشهد العمراني في الجزء B
المصدر: عابدين، يسار، واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي، 2009.



الصورة [7-27]: الوقوف العشوائي للمركبات على أطراف الطريق.
المصدر: عابدين، يسار، واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي، 2009.



الصورة [7-28]: عقدة جسر صحنايا، والمشاريع السكنية.
المصدر: عابدين، يسار، واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي، 2009.

الصور من مرجع: عابدين، يسار، واقع آفاق وتطوير المحور الجنوبي، 2009، بتصرف.

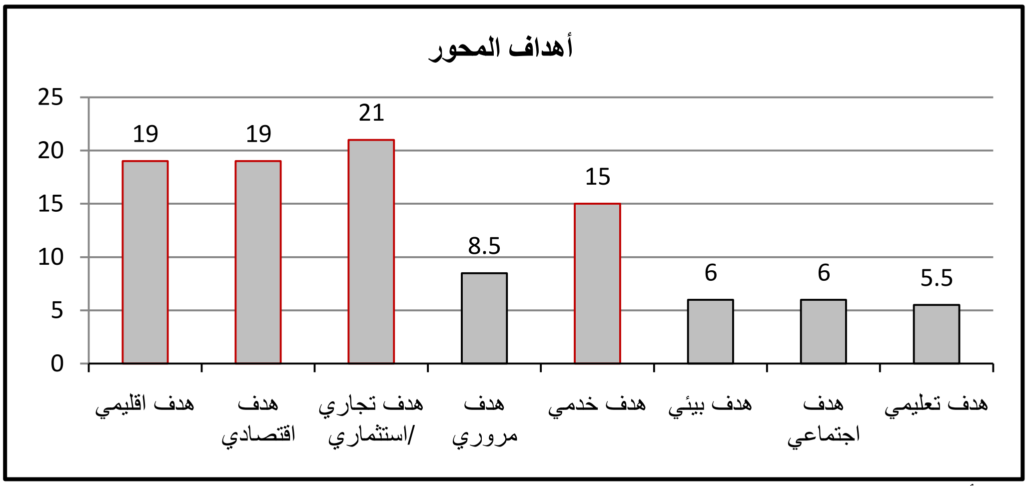
١ ـ٢ ـ٣ ـ٦ تحديد أهداف ورؤى المحور الجنوبي (الحالية والمستقبلية):

أولاً / أهداف المحور الجنوبي:

بعد الاستعراض العام والتفصيلي لوقائع المحور ووضعه الراهن بالإضافة إلى المشاكل الراهنة، يظهر لنا عدم وجود أهداف واضحة أو حقيقية للمحور حتى الآن، أو أهداف مصاغة ضمن إطار خطة إقليمية ووطنية، وهذا ما أكدت عليه نتائج الاستبيان بنسبة ٤٨%، بينما أكدت النسب الأخرى ٥٢% على وجود أهداف ولكنها غير واضحة حتى الآن والتي من المفترض أن تحقق الدور التنموي للمحور. الشكل [م١-١١] الملحق [١].

- ولكن ما هي أهداف المحور الجنوبي اليوم ؟

اختلفت أهمية هذه الأهداف فيما بينها، فكان أهمها؛ (الأهداف التجارية / الاستثمارية) وذلك بنسبة ٢١%، بينما حُدِّدَت نسبة ١٩% لكلاً من (الأهداف الإقليمية والاقتصادية) على التوازي، (والهدف الخدمي) بنسبة ١٥%. ونرى أن كلاً من (الهدفين البيئي والمروري) يظهر بأهمية قليلة جداً مقارنة مع باقي الأهداف حيث كانت نسبته ٦% فقط وهذه نسبة قليلة جداً، تفسر سبب و نوع المشاكل التي يعاني منها المحور. الشكل [٧- ١٣]. حيث لم يتم اعتمادها كأولويات في تنمية هذا المحور.



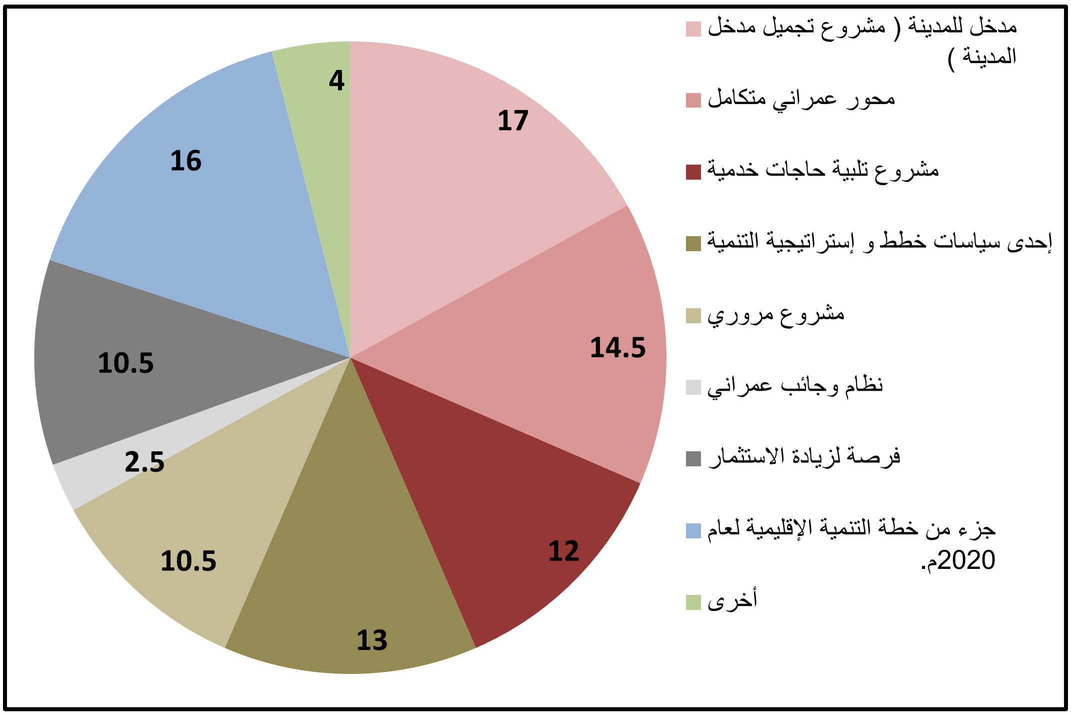
الشكل [٧ - ١٣]: أهداف المحور الجنوبي اليوم.
المصدر: نتائج الاستبيان.

ثانياً / الرؤية تجاه المحور الجنوبي اليوم:

من خلال تحليل الوقائع ومشاكل المحور والإحصائيات بالإضافة إلى الدراسات التي وضعتها الجهات (المحلية والدولية)، أمكننا تقريباً تحديد **الرؤية الحقيقية** تجاه المحور الجنوبي **اليوم**: فلم تكن النتيجة مفاجئة حين أظهرت النتائج أن نسبة ١٧% يعتبرون الرؤية تجاه **تنمية المحور اليوم** هي **(مشروع تجميلي لمدخل المدينة فقط)**، وبنسبة متقاربة جداً ١٦% أكدت بعض النتائج أن **الرؤية الحقيقية** للمحور اليوم تكمن في **(الرؤية الجزئية من خطة التنمية الإقليمية لعام ٢٠٢٠م)**، بينما رأت نسبة ١٤% تقريباً في المحور اليوم **(محور عمراني متكامل)**، الشكل [٧- ١٤]. و١٠% فقط رأت فيه **(مشروع مروري وفرصة لزيادة الاستثمار)**، بينما أكدت معظم النتائج وبنسبة ٢,٥% أنها لا تجد في رؤية المحور اليوم أي رؤية نحو **(مشروع تنظيم منهاج وجائب)** بالرغم من إسناد معظم أسباب عدم استكمال مراحل المشروع لهذا النظام، إلا أن هذه النسبة لم تكن لتحقق رؤية المشروع الحالية الحقيقية على أنه مشروع منهاج وجائب بالنسبة للخبراء وأصحاب القرار.

ولكن وحسب استعراض واقع المحور بجوانبه جميعها والمشاكل الموجودة عليه، إضافة إلى تقارب نتائج الإحصائيات، أمكننا تحديد هذه الرؤية الحقيقة للمحور اليوم في العقد الأول من القرن الواحد والعشرين:

← محور اقتصادي استثماري من الدرجة الأولى.



الشكل [٧ – ١٤]: الرؤية تجاه المحور الجنوبي اليوم.
المصدر: نتائج الاستبيان.

ثالثاً / تحديد معايير الرؤية الصحيحة المثالية للمحور الجنوبي:

حتى تكتمل **الرؤية الصحيحة** ضمن **إطار "سيناريو التطور العمراني أو النمو عمراني" الحقيقي، المدروس والمثالي.** سنستعرض أولاً ما يلي:

- **معرفة حقائق الوضع الراهن من خلال التأثيرات السلبية والإيجابية على النمو المستقبلي للمحور:**

كما ذكرنا فإنه يتوجب قبل تحديد الرؤية المستقبلية استعراض التأثيرات السلبية والإيجابية للمحور على المحيط وذلك لإستنتاج الرؤية الصحيحة والمثالية وذلك من خلال:

- تحليل لنقاط القوة والضعف في المحور.
- ومعرفة الإمكانيات التي يمتلكها والمحددات التي تواجه نموه.[١]

ويوضح الجدول [٧-٨] عرض نقاط القوة والضعف لهذا المحور، بالإضافة إلى الفرص والإمكانيات التي يمتلكها، والمحددات التي تواجه سير عملية التطوير التنموية فيه، وقد تم صياغة هذه التأثيرات ضمن مصفوفة بيانية استناداً إلى مؤشرات مختلفة، وعمل تقاطعات بين هذه النقاط والمؤشرات المتشابهة، بهدف:

– الحصول على تصور قريب عن الرؤية المستقبلية المتوقعة للمحور في الأمدين التخطيطيين (القريب٢٠٢٠م – والبعيد ٢٠٥٠م).

– ومعرفة ما هي فرص تطور المحور باتجاه التنمية العمرانية المستقبلية، وهل هناك فرصة لإعتباره **"محور تنمية عمراني"** مستقبلاً؟.

[١] من نتائج الاستبيان والمقابلات والتوصيف للرحلات الميدانية.

نوع المؤشر	اسم المؤشر	نقطة القوة	نقطة الضعف	إمكانيات يملكها المحور	محددات تواجه المحور	ملاحظات
مؤشرات عمرانية	النمو العمراني العشوائي والزيادة المستمرة الغير مضبوطة.		○		□	
	التوسع المستقبلي للمدينة الأم.	●	○			
	المقترحات التنظيمية		○		□	
	حجب المحاور البصرية نتيجة عامل الاستثمار العالي		○		□	
	استعمالات الأراضي، (مختلطة، إمكانية تجديد، تخمة في الاستعمالات).	●	○	■	□	
مؤشرات بيئية	التدهور العام والبيئي للأراضي الزراعية بسبب النمو العشوائي		○		□	
	نقص الموارد الطبيعية		○		□	
	الأثر البيئي السلبي على التنوع الحيوي وبقية المؤشرات البيئية		○		□	
	الأثر البيئي على الغوطة		○		□	
	تدهور المشهد الطبيعي والعمراني		○		□	
مؤشرات خدمية	محور خدمي مهم يوفر الخدمات بأنواعها.	●		■		
	توفير سهولة التخديم	●		■		
	شبكات البنى التحتية والخدمات والمرافق		○	■	□	
	وجود الفعاليات التعليمية (الجامعات والمدارس الخاصة).	●		■	□	
	الضغط العمراني والخدمي		○		□	
	بنى تحتية لمتطلبات الحاجات الحالية والمستقبلية		○		□	
	مصادر مياه محدودة		○		□	
مؤشرات مرورية	الربط مع المتحلق الجنوبي	●		■	□	
	الربط الطرقي مع الطرق الإقليمية، الدولية والمحلية، وتخديم هذه الطرق.	●		■	□	
	الازدحام والاختناقات المرورية.		○			
	توفر الحلول المرورية من أنفاق وجسور، حارات مرورية وممرات تخديمية بالإضافة إلى العقد طرقية.		○		□	
	المواصفات التصميمية والمرورية للطريق والغير محققة لشروط الطريق الدولية العالمية.		○		□	
	تحقيق الطريق للمتطلبات المرورية الحالية والمستقبلية.		○	■	□	
مؤشرات اجتماعية	عدم وجود مسح اجتماعي للمنطقة		○		□	
	توفر القوى البشرية العاملة	●		■		
	توفير فرص العمل في المناطق الريفية المحيطة	●		■		
مؤشرات إقليمية	الأثر على النمو الإقليمي لمدينة دمشق	●	○		□	
	الرؤية والدراسات الإقليمية التي توجه نمو المحور		○	■	□	
	الدراسات التخطيطية غير الملائمة للوضع الراهن والمستقبلي	●	○	■	□	

مؤشرات تنموية	فرصة للتنمية الشريطية بالنسبة للريف	●	○	■	□	
	قابلية التطوير السهلة والممكنة	●	○	■	□	
	إمكانية التنمية العمرانية	●		■		
	عائق تنموي بالنسبة للمدينة		○	■	□	
مؤشرات إستراتيجية	محور دولي وبوابة دمشق الجنوبية.	●		■	□	
	موقع المحور الإستراتيجي	●		■		
	القرب من مدينة دمشق	●	○	■	□	
	مدخل المدينة الجنوبي	●		■	□	
	قرب حدود الإقليم من الحدود مع الجولان المحتل		○		□	
	المواقع الأمنية والعسكرية	●	○		□	
مؤشرات استثمارية / تجارية	نقاط جذب سياحية في الإقليم الجنوبي والعاصمة	●		■		
	فرص الجذب الاستثماري، سريع الربح.	●	○	■	□	
	الاستعمالات الصناعية	●	○	■	□	
	عامل الاستثمار المرتفع		○		□	
	المنشآت القائمة قبل صدور المخطط التنظيمي.		○		□	
	إشغالات الأبنية الفارغة (الغير مكتملة) وواقع ترخيصها قبل صدور المخطط التنظيمي.		○		□	
مؤشرات زراعية	الأراضي الزراعية عالية المستوى ذات التصنيف من الدرجة الأولى والثانية والثالثة.	●		■	□	
	الغوطة والمناطق الخضراء	●	○	■	□	
	طبوغرافية الأرض وتوفر الأراضي السهلة طبوغرافياً	●		■	□	
	التربة البركانية الخصبة	●		■		
	مساحات فضاء كبيرة وبعض الأراضي الغير مجدية زراعياً وامتدادات واسعة.	●	○	■		
مؤشرات اقتصادية	إمكانية للتنمية الاقتصادية والخدمية	●		■		
	محور رئيسي تجاري اقتصادي هام	●		■		
مؤشرات تشريعية أو قانونية	منهاج البناء غير المطبق بشكل علمي من الناحية العمرانية.		○		□	
	الاستغلال الأقصى لمنهاج الوجائب		○		□	
	حيازة وتقسيم الملكيات، ومدى توفر المعلومات الكافية عن هذه الملكيات.		○		□	
	الالتزام بالاشتراطات والأحكام العامة المنوه عنها في نظام الوجائب		○		□	
	المزايدات العقارية وارتفاع أسعار الأراضي	●	○		□	
	ضعف الإدارة والفردية في اتخاذ القرارات		○		□	
	التشريعات والقوانين الصادرة تجاه تنظيم مداخل دمشق	●	○		□	

مؤشرات إدارية	تعدد الوحدات الإدارية التي يمر بها المحور	●	○	■	□	
	تدخل جهات محلية ودولية للتقييم	●	○			
	اختلاف الآراء حول إمكانية تخطيط المحور	●	○		□	
	التعامل مع المحور من مفهوم تجميل مدخل المدينة فقط		○		□	

الجدول [٧-٨]: نقاط القوة والضعف والإمكانيات والمحددات للمحور الجنوبي.

المصدر: الباحثة استناداً لنتائج الاستبيان والمقابلات والتوصيف للرحلات الميدانية.

ومما سبق نستنتج من مصفوفة الجدول [٧-٨] ما يلي:

- إن نسبة المؤشرات السلبية (أو التأثيرات السلبية) الحالية والمتوقعة أكبر من نسبة المؤشرات الايجابية، أي إن نقاط ضعف المؤشرات أكبر من نقاط قوتها، وإن المحددات التي تواجه سير عملية نمو المحور أكبر من فرص وإمكانيات نموه.
- بالرغم من أن النسبة الأعلى تحصدها التأثيرات السلبية للمؤشرات إلا أن قيمة الأثر الإيجابي للمؤشرات أكبر وأغنى.
- لم تتساوى نقاط القوة ونقاط الضعف في أي مؤشر من المؤشرات ولا إمكانياته ومحدداته أيضاً.
- نلاحظ أن كل من المؤشرات (التنموية، الإستراتيجية، الاقتصادية والزراعية) والتي تعتبر من أهم المؤشرات التي تؤثر على رؤية المحور المثالية وسير عملية النمو العمراني الصحيحة فيه، بأن كل نقاط قوتها تزيد عن نقاط ضعفها مما يعني الفرصة الكبيرة للمحور في إمكانية نموه العمراني المستقبلي بشكل تنموي صحيح ومستدام.
- يحمل المحور اليوم بمؤشراته الايجابية وإمكانياته الفرص الكبيرة للتطوير والنمو في المستقبل، وضمان بلوغه الإطار الصحيح للتنمية، وذلك إن تم استغلال موارد التنمية فيه ومؤشراتها بشكل صحيح ومستدام.
- بالرغم من المشاكل التي يواجهها المحور مع العوامل البيئية ونقص مصادر المياه والموارد الطبيعية، إلا أن الإقليم ما زال يملك الكثير من الغنى الزراعي الخصب والذي يمكن استعادته في هذا المجال، إضافة إلى الناحية الاقتصادية القوية التي يملكها المحور في التبادل التجاري المحلي والإقليمي والدولي ولن ننسى وجود الاستثمارات عليه.
- فرصة التوسع المستقبلي للمدينة الأم، وتحمل الوجهان (الإيجابي والسلبي).
- إن أي **تجربة لمحاور التنمية** يتم تقييمها على مدى توفيرها للخدمات وفرص التنمية المستدامة للمحيط أو الأقاليم المعنية بهذا الاتصال الخطي، وحسب المؤشرات في الجدول السابق فان المحور بخدماته ووقائعه اليوم لا يخدم التنمية أبداً، بل يزيدها عبئاً.
- وجود المساحات الفضاء القابلة للتنمية والاستثمار التنموي الصحيح والمستدام، وتعوض فرص المحور في قابلية النمو نحو الاتجاه الصحيح للتنمية.
- تساهم تنمية المحور في توفير فرص العمل بالنسبة للقوى البشرية العاملة والموجودة في الريف والقرى المحيطة، بالإضافة إلى فرصة التنمية الشريطية لكلاً من الريف ودرعا.
- إن الأراضي والمساحات الفضاء الموجودة على المحور والتي في معظمها زراعية هي محدد رئيسي لسير العملية التنموية.
- تعدد الوحدات الإدارية التي يمر بها المحور ولكن في نفس الوقت هي فرصة لتنمية هذه الوحدات وإمكانية تطويرها، بالرغم من الكلفة والصعوبة والجهد التي ستواجه العملية التنموية للمحور.
- لم يلحظ ضمن مؤشر القوانين والتشريعات وجود أي فرص مستقبلية تساعد المحور غداً على تطوره العمراني وذلك باعتبارها من أهم المؤشرات المؤثرة على نموه.
- إن المؤشرات التي تأخذ عملياً النقاط الأربعة (قوة، ضعف، فرصة ومحدد)، تعتبر فعلياً سلاح ذو حدين بالنسبة لنمو المحور المستقبلي، حيث تساعد على نموه وفرص تطوره ولكن بالمقابل فهي تأخذ بعين الاعتبار دائماً كمحدد رئيس أو عائق نمو عند وضع الدراسات التخطيطية أو التنظيمية.

- **ما هي النتائج المترتبة على تطبيق مفهوم التنمية على المحور الجنوبي؟**

توجد التنمية عادةً على بعض المحاور العمرانية (الكوريدورات) ولكن بالمقابل لها بدائل أخرى تتواجد عليها، ولكن وضمن الواقع الذي نعيش فيه اليوم والذي لم يخطط فيه يوماً لخطط تنموية مستقبلية ولم تتواجد فيه تنمية للمدن الجديدة ولا المراكز العمرانية ولا حتى تنمية مدن مراكز الأقاليم، وبما أن التنمية هي عملية حيوية ومستمرة تبحث عن فرص التحسين والتطوير الإيجابي فربما وجدت هذه التنمية لنفسها مخرجاً أخر عن طريق التحول باتجاه المحاور العمرانية (الكوريدورات أو الممرات)، وتفعيل الاستثمارات والرخص التجارية والصناعية عليها كونها طرق دولية وبوابة اقتصادية وتجارية ناجحة وفعالة نحو الجنوب، ولكن إن أخذت هذه التنمية الاتجاه الخاطئ لها ولم تجد الضوابط والتشريعات التي تحكمها واستمرت في النمو العشوائي دون وجود أهداف ودراسات إقليمية ورؤى وطنية تحكمها فإنه حتماً سيترتب على هذه التنمية آثاراً سلبية ومسيئة للواقع العمراني والتنموي للمحور، وبدل أن تكون نحو الإتجاه الايجابي والصحيح، ستتحول نحو الإتجاه السلبي والخاطئ، وتكون النتائج المترتبة؛ شي ما يشبه (التشوه التنموي) يسئ للمحور ومحيطه والمراكز المتصلة به، وبدل أن يكون المحور التنموي داعماً ومسانداً للمدينة الأم، سيصبح عبئاً عليها.

- **هل يتفق تنظيم المحور وتوظيفه مع تطلعات إقليم دمشق؟**

أظهرت النتائج بنسبة ٤٧% أن المحور اليوم بتنظيمه وتوظيف الفعاليات الموجودة عليه لا يتفق أبداً مع تطلعات إقليم دمشق، بينما وبنسبة متقاربة ٤٣% خالف البعض هذا الرأي واعتبر أن المحور الجنوبي اليوم يتوافق مع تطلعات إقليم دمشق، الشكل [م١- ٣٣]. حيث يعتبر المحور الجنوبي اليوم مكون أساسي عمراني في حيز إقليم دمشق، وإن تنظيم المحور وتوظيفه يجب أن ينطلق من الرؤية الإقليمية لمدينة دمشق الكبرى، ومن المفترض انتظار دراسة المصور العام والمخطط الإقليمي لدمشق، لمعرفة هذه التطلعات والرؤى، وتحديد ماهية حدود إقليم دمشق الكبرى ؟

وباعتبار المحور الجنوبي اليوم على علاقة مباشرة مع المدينة، **لذا يجب أن يكون تنظيم المحور وتوظيفه منطلق من إستراتيجية المدينة نفسها ومتماشي مع الاحتياجات الحالية والمستقبلية للمدينة والريف معاً**، وذلك في ضوء الدراسات الإقليمية طبعاً، ويتفق مع إستراتيجية المدينة في تخفيف الضغط عن مركزها ومعالجة العشوائيات وتطوير شبكة المواصلات. فالمحور الجنوبي اليوم بالرؤى التنظيمية الجديدة له هو ليس حل لتخفيف الضغط السكاني أو الخدمي أو حتى المروري عن مدينة دمشق.

- **هل الإستراتيجية والسياسات المتبعة (نظام الوجائب وعامل الاستثمار) لهذا المحور تكفي لإنهاء دراسته كمحور إقليمي؟**

أكدت الدراسة والنتائج وبنسبة ٧٢% على أنها أبداً غير كافية، فالأصل في الدراسات هو وجود الرؤى التخطيطية والخطط التنموية، وعدم وجود هذه الرؤى الإقليمية الواضحة، يزيد من تفاقم مسار تطور المحور العمراني سوءً في المستقبل، فالمحور اليوم وغداً، بحاجة لمنهاج وجائب خاص به مرن أكثر، ويستوعب الحاجات العمرانية والمرورية والأمنية والخدمية، ولكن ضمن تدرج صحيح في الدراسات العمرانية يبدأ من المستوى الوطني، الإقليمي، المحلي وحتى مخطط استعمالات الأراضي ومن ثم منهاج الوجائب. الشكل [م١- ٣٠] في الملحق [١].

- **وأخيراً: ماذا يحقق المحور الجنوبي اليوم من مفهوم سياسة محاور التنمية العمرانية؟**
  - وما هو مدى توافقه مع هذه السياسة ؟
  - وهل يمكن اعتبار محور (دمشق – درعا) **محور تنمية عمراني؟** أم مجرد **محور عمراني؟**

بالرغم من كل الدلائل التي تم الإشارة إليها حول تحقيق أي محور عمراني لشروط (محور تنمية عمراني)، إلا أنه يجب القيام بسرد بسيط حول العوامل المحققة للتنمية في أي محور عمراني، وبدايةً مع أهم الشروط وهي كالتالي:

- وجود الدراسات الإقليمية الشاملة، والجزئية من خطط وطنية تنموية وخمسية في خطط الدولة الإنمائية.
- توفير التشريعات والقوانين المتطابقة مع الواقع العمراني الصحيح.
- اعتماد منهاج وجائب مرن وعامل استثمار يتناسب مع الارتفاعات الواجب تحقيقها، دون حجب للمحاور البصرية. وهذه الخطوة تأتي ضمن إطار التدرج التخطيطي السليم (تخطيط ورؤى وطنية – تخطيط إقليمي – تخطيط محلي – مخطط استعمالات أراضي – منهاج وجائب عمراني).
- توفير المشهد العمراني الواضح لرؤية مدخل المدينة.

- إضافة إلى الحلول المرورية الناجحة التي تتطلب تحقيق المتطلبات التنموية المستقبلية، من مسارات تخديمية ومواقف سيارات وباصات، والجيوب المرورية، والأنفاق والجسور وعوامل السلامة المرورية والآمان.
- احترام حقوق الطريق الدولية، ووجائب الحماية على جانبي الطريق كعامل آمان.
- دراسة دورية ومستمرة لتقييم الأثر البيئي وتحقيق المعدلات المطلوبة للمؤشرات البيئية على المحور مثل ضمان العزل الصوتي والحماية من التلوث، وغيرها.
- الحفاظ على حدود وحرم الطريق، والتي تتمثل بالنسبة للمحور الجنوبي في الحفاظ على (طرفي شريط الغوطة).

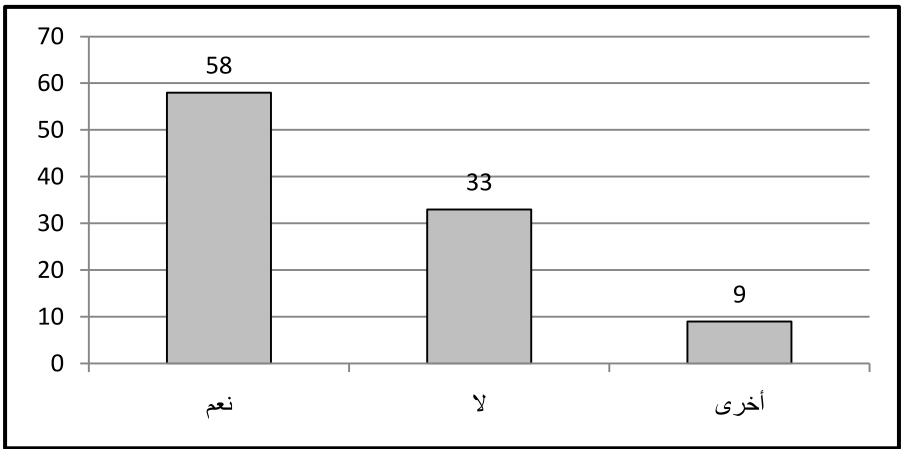
وكدلائل استنتاجيه فإن المحور الجنوبي اليوم يحقق من مقومات وإمكانيات محور التنمية بعض العوامل؛ نذكر منها:

- وجود الطريق الدولية، (بغض النظر عن الحالة التصميمية الراهنة للطريق).
- الربط بين المراكز العمرانية المهمة.
- وجود الأراضي الزراعية.
- الاستثمارات والقرب من العاصمة دمشق.

➔ وبالتالي نستنتج أن **المحور الجنوبي اليوم لم يحقق مفهوم محور التنمية العمراني بعد،** ولكن عند الطرح الخاص ضمن الاستبيان فيما إذا كان يمكن اعتبار (محور دمشق – درعا) أو (المحور الجنوبي) اليوم "محور تنمية عمراني، فقد كانت النتائج غير متوقعة، وجاءت على النحو التالي:

- أكدت نسبة ٥٨% على **أن المحور الجنوبي اليوم هو محور تنمية عمراني.**
- نسبة ٣٣% كانت **غير موافقة على اعتباره محور تنمية**. الشكل [٧-١٥].
- بينما أكدت نسبة ٩% **عدم موافقتها على الطرح الدراسي للمحور من منظور محور تنمية عمراني**. حيث تعتبر ومن وجهة نظرها أن المحور الجنوبي اليوم، قد يكون:

➢ محور تنمية نتيجة حدوث عدة تحولات اقتصادية وعمرانية وخدمية.
➢ محور اقتصادي، مسيء للتنمية ولا يتعدى أكثر من ذلك.
➢ بينما يعتبر البعض أنه لا يجوز طرحه من وجهة نظر (محور تنمية عمراني) دون وجود للدراسات الإقليمية واعتماد مصور عام يؤكد على أهمية وجود هذه السياسة ضمن إقليم دمشق.
➢ واعتبره البعض مجرد (محور عمراني).
➢ بينما اعتبره البعض الآخر محور تنمية إقليمي لتوفر عدة معطيات هامة كما ذكرنا (زراعة، سياحة، صناعة، تجارة، قوى بشرية علمية وعملية، وبوابة الجنوب)، وذلك في حال أخذ المحور كاملاً من دمشق إلى درعا، وليس جزءً منه فقط.



الشكل [٧-١٥]: محور دمشق - درعا، هل هو محور تنمية أم لا؟
المصدر: نتائج الاستبيان.

... ومما سبق يتضح لنا التالي:

يعتبر المحور الجنوبي اليوم هو البوابة الجنوبية والدولية للقطر، حيث كان المحور في الأمس محور زراعي ومنفذا دولياً عن طريق مسار الحج ووسيلة لتبادل البضائع التجارية وخاصة بعد افتتاح الخط الحديدي الحجازي. وأما اليوم فقد تحول هذا المحور الزراعي إلى محور (صناعي – استثماري) ويضم فعاليات تعليمية (المدارس والجامعات الخاصة)، ومازال إلى اليوم منفذاً حدودياً (إقليمياً ودولياً) ووسيلة للتبادل التجاري مع وقف التنفيذ لخط الحديد الحجازي.

ولا يختلف المحور الجنوبي اليوم بتنظيمه العشوائي عن باقي مداخل المدينة، حيث يعتبر المنظر العام لمستخدمي المحور في كلا الاتجاهين (ذهاب – إياب) منظر مشوه ويحتاج إلى تجميل وتحسين كجزء من تحقيق التنمية المستقبلية المشروطة فيه. والسؤال الذي يطرح نفسه:

- هل يا ترى تمت دراسة مشهد دخول المدينة ضمن مشروع تنظيم المدخل الجنوبي وتم أخذه بعين الاعتبار؟ أم تمت دراسته من منطلق تنظيم "منهاج الوجائب العمراني" ونظام ضابطة البناء للاستثمارات العشوائية؟
- ما هو المفهوم التجميلي لمشروع مدخل المدينة أو المحور:
  - هل يكون (بالتحسين والتأهيل) ضمن الإطار التخطيطي للمفهوم الصحيح ؟
  - أم يكون (بالتصليح والترقيع) لواجهات مدخل الطريق العام بمعنى (مفهوم Patching) وهو ما يحصل في الوضع الراهن ؟
  - وما بين هذا المفهوم والواقع التطبيقي له، أين يقع المدخل الجنوبي منه اليوم ؟

فيهدف مشروع تنظيم المدخل الجنوبي بالنسبة لمحافظة دمشق بتحقيق هدف تجميلي وتنظيم عمراني لمداخل المدينة.

إن النمو العمراني العشوائي على جوانب الطرق العامة يخل بشكل كبير بوظائف هذه الطرق وخاصة من ناحية كفاءة تشغيل هذه الطرق والقدرة التمريرية لها وتأمين السلامة الطرقية.

وإن امتداد توسعات المخططات التنظيمية للقرى والمدن باتجاه الطرق العامة هو أحد الظواهر السلبية الكبيرة التي تخل بوظائف الطرق رغم صفتها القانونية، مما يضعف معه فعالية أداء الطرق السريعة ويقلل من سعتها، لذا فالمشكلة لا تنحصر في النمو العشوائي على جوانب الطرق فقط بل وأيضاً في النمو العمراني المنظم.

وللأسف فإن واقع اليوم وثقافة الناس سمحت لهم بإمكانية البناء في أي مكان بجوار الطرق دون مراعاة للقوانين والتشريعات في ظل غياب الرقابة التشريعية والتنفيذية. مما نتج عنه ارتفاع أسعار الأراضي بجوار الطرق بشكل كبير.

نلاحظ الأثر الايجابي لوجود الفعاليات الصناعية على طول المحور وأثرها على نمو الحركة الاقتصادية للمحور بالإضافة إلى الأثر السلبي على البيئة والمرور والخدمات. ونلاحظ أيضاً درجة التأثير القوي لوجود الجامعات على المحور ومدى التأثير الحاصل على تطور ونمو المحور في توفير الخدمات والنقل العام وتنمية المناطق المحيطة به.

لا يمكن الإقرار بأن **المحور الجنوبي هو (محور تنمية عمراني)**. فمحور التنمية يكون لتنمية الإقليم وما حوله وليس لعرض الوظائف الخدمية والصناعية والاستثمارية عليه، لأنه بالتالي يتسبب بضغط عمراني باتجاه المحور.

وحتى يحقق المحور الجنوبي اليوم وغداً **(مفهوم المحور العمراني التنموي)** يجب أن يحقق شروط الطريق الذي يصل بين مراكز الأقاليم والمدن بعضها مع بعض، دون وجود فعاليات تسيء لواقع التنمية الموجودة عليه (تجارية – صناعية)، ولكن يجب أن يوظف بكل وقائعه وجوانبه ليكون وسيلة لتحقيق هذه العوامل سواءً:

- **الزراعية** ← عن طريق الحفاظ على الغوطة.
- **العمرانية** ← وذلك بضبط حدود التجمعات العمرانية المنتشرة حوله.
- **المرورية والخدمية** ← وذلك بتوفير الخدمات والمرافق والبنى التحتية الكافية والملبية لاحتياجات المنطقة للأمد البعيد، بالإضافة إلى توفير الطرق المرورية ذات المواصفات التصميمية العالمية.
- **البيئية** ← بالحفاظ على المؤشرات البيئية والحيوية ضمن المقياس الصحيح والمقبول.

الفصل السابع

الجزء الثاني

"دراسة المقترح التطبيقي"

٢ -دراسة المقترح التطبيقي

٢-١ تحديد الرؤى والتوجهات المستقبلية

٢-١-١ الرؤى والتوقعات المستقبلية للأمدين التخطيطيين (٢٠٢٠م و ٢٠٥٠م)

أولاً / الرؤية المستقبلية المتوقعة للمحور (المدروسة ٢٠٢٠م)

ثانياً / الرؤية المستقبلية الصحيحة (المثالية ٢٠٥٠م)

٢-١-٢ المسار المتوقع للرؤية المستقبلية في الأمدين التخطيطيين القريب والبعيد (٢٠٢٠م – ٢٠٥٠م)

٢-٢ التوقعات والرؤى نحو مشروع (تنظيم مدخل دمشق الجنوبي).

٢-٣ توقعات ومقترحات بالنسبة لمستقبل تنمية الفعاليات والتجمعات العمرانية المحيطة بالمحور

٢ -دراسة المقترح التطبيقي

يتضمن هذا الجزء البحث في الحلول والرؤى المستقبلية وطرح التوقعات والاستنتاجات التي رصدها البحث من خلال دراسة الجزء العملي والتطبيقي له وربطه مع الطروحات النظرية والقضايا المتعلقة بتطبيق المفهوم النظري والواقع العملي ضمن إطار التوجه الصحيح للحلول المثالية المستقبلية.

وفيما يلي يتم عرض هذه الرؤى والتوقعات المستقبلية للأمدين التخطيطيين، بالإضافة إلى بعض المقترحات التطبيقية الخاصة بالمحور الجنوبي.

والسؤال الذي يطرح نفسه:

- ما هي الرؤية المستقبلية **المتوقعة** في التنمية للمحاور العمرانية ضمن إقليم دمشق الكبرى اليوم وخاصة في المحور الجنوبي؟.

استطعنا فيما سبق أن نحدد الرؤية الخاصة بكل فترة زمنية سابقة شهدها تطور المحور، من الصفة الزراعية إلى الصفة الزراعية العمرانية، وحتى الصفة الصناعية العمرانية، إلى الرؤية الاقتصادية الاستثمارية في يومنا الحاضر، ولكن كيف ستكون هذه الرؤية للأمدين القريب والبعيد؟.

٢ ـ١ تحديد الرؤى والتوجهات المستقبلية:

٢ ـ١ ـ١ الرؤى والتوقعات المستقبلية للأمدين التخطيطيين (٢٠٢٠م و ٢٠٥٠م):



وبعد الاستعراض التفصيلي السابق لسيناريو التطور التاريخي والعمراني للمحور في الفترات الزمنية من القرن التاسع عشر وحتى القرن الواحد والعشرين مروراً بالفترات الزمنية في القرن العشرين الأكثر تأثيراً على سير عملية التطوير التنموية فيه، وحتى يكتمل التصور المستقبلي للمسار البياني للمحور الجنوبي فقد تم البحث فيما يلي:

أولاً / الرؤية المستقبلية المتوقعة للمحور (المدروسة ٢٠٢٠م):

وهي "**الرؤية** التي سيؤول إليها واقع المحور إن استمر في التطور بنفس المؤشرات المنخفضة" كما في الجدول [٧-٨] دون وجود للضوابط والتشريعات والرؤى الإقليمية، ودون طرح للدراسات والمنهجيات التخطيطية.

بحسب استعراض المؤشرات البيئية والعمرانية وغياب الدراسات الإقليمية، فإننا حقيقةً لن نشهد في المستقبل رؤية واضحة **"لمحور تنمية عمراني"** بل ما سنشهده **كرؤية مستقبلية متوقعة** هو:

[استمرار لنمو الكوريدور العمراني بالإتجاه البعيد عن النمو (المثالي والمدروس)، وسيستمر كجزء من محور اقتصادي ووطني، مع استمرار نمو الاستثمارات العشوائية عليه بشكل مسيء للتنمية].

← وبالتالي الحصول على [محور عمراني استثماري عشوائي].

وفيما إذا استمر نمو المحور تبعاً للمؤشرات في الجدول [٧-٨]، وبحسب آراء الخبراء والباحثين فإن **"الرؤية المستقبلية المتوقعة" للمحور الجنوبي** قد تكون كما يلي

- محور عمراني يفصل دمشق عن ريفها في المستقبل.
- محور عمراني عشوائي، **ضعيف** مرورياً وخدمياً، **قوي** اقتصادية وتجارياً.
- ظاهرة ظهرت نتيجة للتحولات والتبادلات الاقتصادية لتحقيق أهداف تنموية محددة.

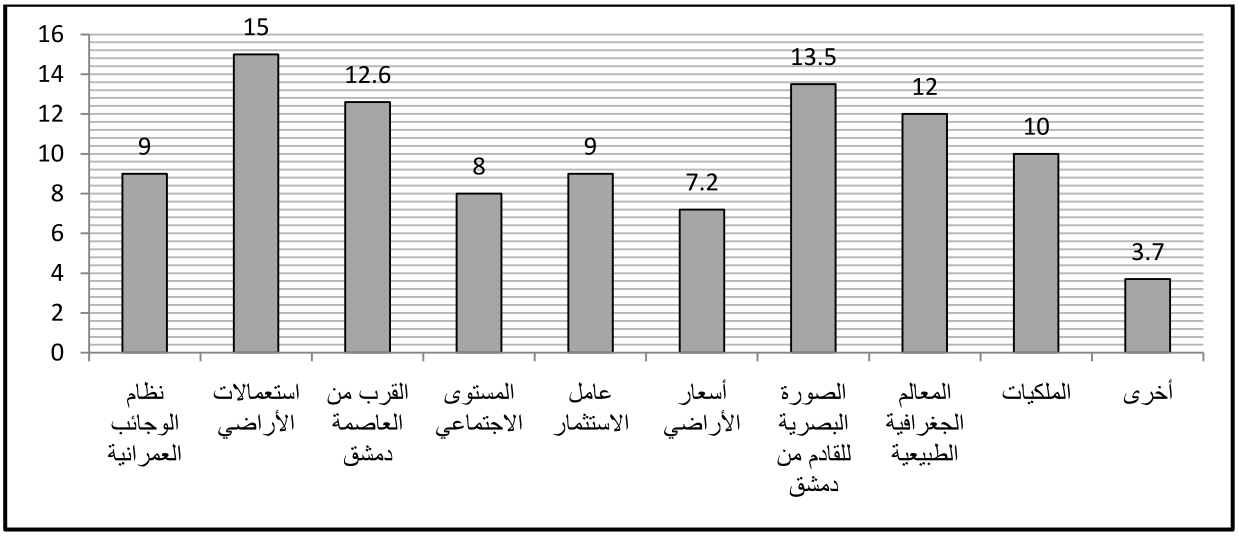
وبالتالي من الممكن أن ندعوها ← **[رؤية ناقصة، أو غير مكتملة].**

ولمعرفة الرؤى المستقبلية المثالية يجب أولاً معرفة ما يلي:

- **الاعتبارات الأهم في دراسة وتخطيط المحور الجنوبي:**

هناك عدة اعتبارات يتم أخذها بالحسبان عند وضع التوجهات الأولى لخطط دراسة وتخطيط محور عمراني ما، ونذكر منها: (الدراسات الإقليمية والمنهجيات الوطنية، مخطط استعمالات الأراضي، القرب من المدينة المركزية، الحدود الإدارية والملكيات...)، بالإضافة إلى العديد من الإعتبارات الأخرى.

وكان للخبراء رأي في تقييم اعتبارات دراسة وتخطيط (ظاهرة المحور الجنوبي)، فأظهرت النتائج وبنسبة ١٥% أن (استعمالات الأراضي) هي من أهم الإعتبارات التي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار أولاً وذلك لأن اعتماد الاستعمالات ينظم المنطقة بشكل عمراني ويتم بموجبه منح التراخيص والاستثمارات، وتأتي (أهمية الصورة البصرية) ثانياً بعد الاستعمالات بنسبة ١٣,٥%، مما يؤكد على أهمية تحديد الارتفاعات الصحيحة للمشهد العمراني في المحور، واعتبارات الحدود الإدارية وتأثيرها الإقليمي والعمراني على المحور، وبنسبة ١٠% لكلاً من (الملكيات ونظام الوجائب العمراني وعامل الاستثمار) على التوازي، مما يدل على **أن حساب عامل (نظام منهاج الوجائب) لا يتم أخذه بعين الاعتبار** على أنه من أولويات اعتبارات الدراسة التخطيطية لمحور عمراني ما، **بل يتم اعتماده في المراحل النهائية للدراسة،** حيث يوجد هناك مراحل أهم يأتي ترتيبها أولاً كأولويات للاعتبارات التخطيطية. الشكل [٧-١٦].

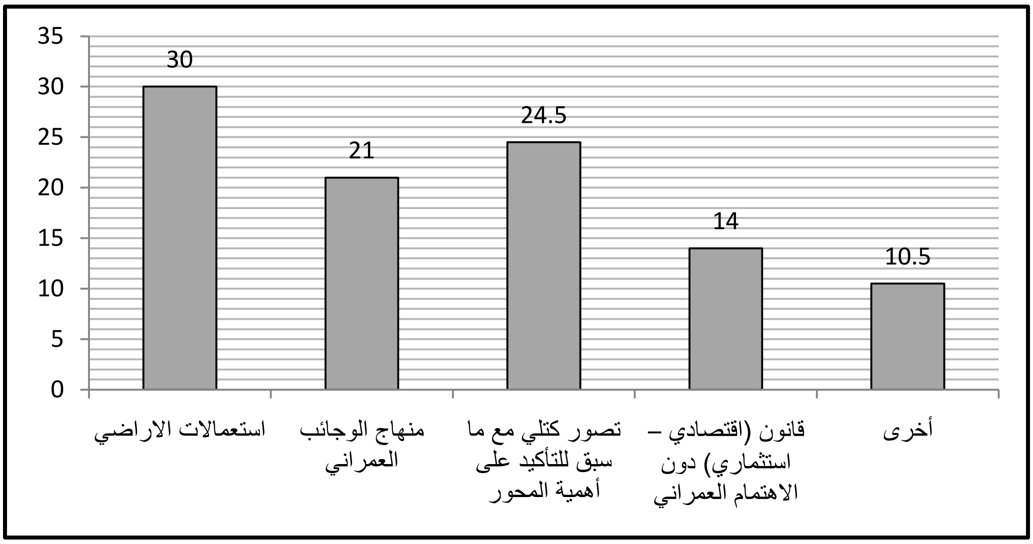


الشكل [٧-١٦]: الاعتبارات الأهم في دراسة وتخطيط المحور الجنوبي.
المصدر: نتائج الاستبيان.

- **المعايير والمؤشرات التي يجب أخذها بعين الإعتبار أولاً عند وضع الدراسات التخطيطية والتنظيمية لمحور تنمية ما، بهدف الحصول على "رؤية مثالية صحيحة" للمحور الجنوبي (خاصة) كمحور تنمية عمراني؟**

كما ذكرنا فهناك عدة معايير ومؤشرات تأتي أولاً حسب أهميتها، فيأتي أولاً: ضرورة وجود دراسات إقليمية شاملة. والأخذ بعين الاعتبار (مخطط استعمالات الأراضي) ثانياً، وهذا ما أكدت عليه النتائج بنسبة ٣٠% لكلاً منهما، وبنسبة ٢٥ % (لضرورة وجود تصور كتلي لكل تفاصيل المحور العمرانية والتفصيلية) وذلك بهدف التأكيد على أهمية المحور، وبنسبة٢١% (لمنهاج الوجائب العمراني)، و١٤% لاعتبار وجود (قانون اقتصادي– استثماري)، يعمل على تنظيم واقع الاستثمارات في المنطقة اليوم وغداً. فكلاً من الاستعمالات والقانون الاقتصادي هما عاملان غير منفصلان حتماً، وتكون الاستعمالات جزء من هذا القانون وتتبع لحاجاته. شكل [٧- ١٧].

وإن التجاوب مع المخطط الإقليمي والتوجهات الإقليمية والوطنية (عمرانياً، بيئياً واقتصادياً) هو من أهم اعتبارات آلية التنفيذ التخطيطية، بالإضافة إلى ضرورة تطابق الرؤى مع إستراتيجية المدينة والتأثيرات المرورية والاقتصادية والاجتماعية لتحديد مستوى الطلب بعد مرور عشر سنوات، وتوظيف مخطط استعمالات الأراضي بموجبها، وضرورة دراسة الكيفية أو الهدف من استعمال المحور مستقبلاً، وخطط النقل العام الإقليمي والدولي.



الشكل [٧-١٧]: الأولويات في اعتبارات الدراسة التخطيطية لمحور تنمية ما.
المصدر: نتائج الاستبيان.

ثانياً / الرؤية المستقبلية الصحيحة (المثالية ٢٠٥٠م):

وهي "**الرؤية** التي سيكتمل بها تصور المحور الجنوبي غداً"، حيث من المفترض أن يتم تخطيط ودراسة المحور على أساس هذه الرؤية، ولقد تم البحث عن حقيقة هذه الرؤية المثالية من خلال:

- استعراض الحقائق والتوقعات المستقبلية، والتأثيرات السلبية والايجابية للمحور.
- التعرف على الإمكانيات والفرص التي يمتلكها المحور في إتمام سير العملية التنموية. وذلك من خلال الجدول [٧-٨].

وبالتالي تم استنتاج عدة رؤى وتوقعات (مثالية ومستقبلية) للمحور الجنوبي، نذكر منها:

- محور عمراني بعشوائيات أقل وتنظيم عمراني أكثر.
- محور يوفر خدمات بكافة أنواعها، وبضغط مروري وخدمي أقل.
- محور ذو مشهد عمراني واضح نحو حياة أفضل.
- محور (اقتصادي – ترفيهي – خدمي) على مستوى مديني عالمي يتناسب مع أهم مداخل المدن في سورية (المدخل الجنوبي للعاصمة دمشق).
- محور يعمل على رفع سوية الحياة الاقتصادية والاجتماعية.
- محور داعم للمحاور الاقتصادية عن طريق المساهمة في تخفيف الضغط عن المدينة بدعم المحاور الاقتصادية والطرقية وخاصة باتجاه الجنوب.
- محور مدخل للمدينة ذو جذب اقتصادي من درعا إلى دمشق مع استعمالات مختلطة على جانبيه (بما فيها السكني)، وتوفير نظام النقل العام (LRT).
- رؤية مشتركة للمستقبل العمراني التنموي لكلاً من المدينة والريف والمحور المار بهما، بالإضافة إلى مستقبل التجمعات العمرانية القائمة والمحيطة بهم.

وقد تكمن الرؤية المثالية في جميع ما تقدم ولكن **ضمن رؤية وحيدة واضحة وشاملة**، وهي:

➔ **[محور إقليمي تنموي]**، يتضمن كل معاني هذه السياسات بأوجهها المختلفة.

➔ **[رؤيـــــــة غـيـر واضـحــــــة].**

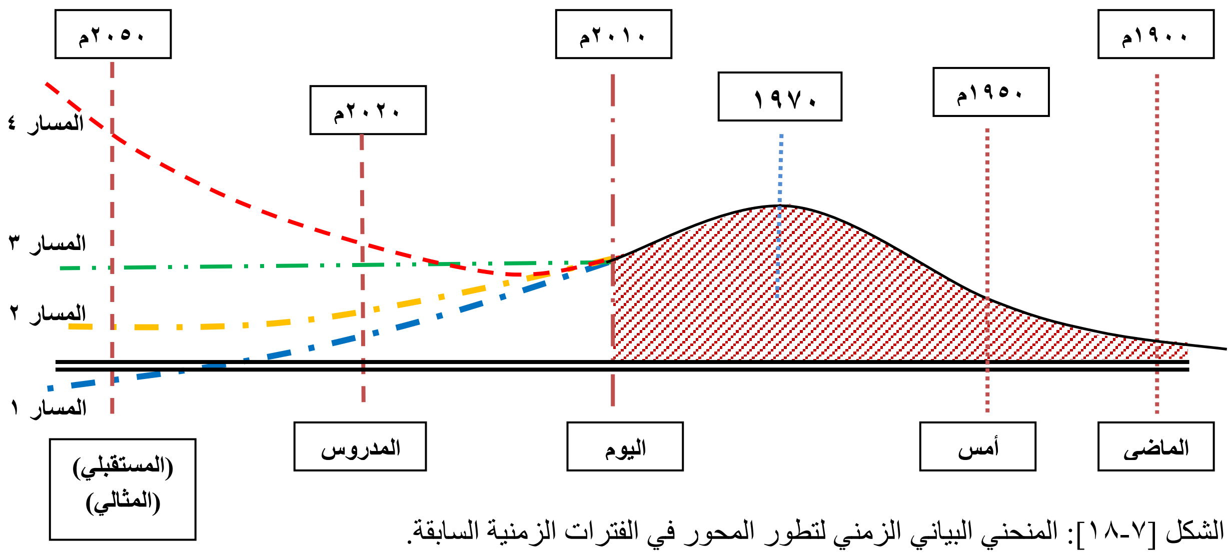
٢ ـ ١ ـ ٤ المسار المتوقع للرؤية المستقبلية في الأمدين التخطيطيين القريب والبعيد (٢٠٢٠م – ٢٠٥٠):

يوضح الشكل [٧-١٨] المنحني البياني الزمني لسيناريو تطور المحور في الفترات الزمنية المدروسة، وقد تم استعراض هذا المنحني البياني في الجزء الأول من الفصل السابع الشكل [٧-٢]. وذلك بهدف تحديد المسار البياني للنمو العمراني للمحور الجنوبي، وإلى أين من الممكن أن يصل في الأمدين التخطيطيين القادمين.

وقد أظهرت نتائج الاستبيان وعرض وقائع المحور ما يلي:

فيما إذا استمر التعامل مع واقع ظاهرة المحور الجنوبي اليوم بنفس أسلوب الأمس أي من منظور غياب الدراسات الإقليمية وعدم وجود المنهجيات والرؤى التخطيطية، والاعتماد على منهاج الوجائب وعامل الاستثمار فقط في تحديد التنظيم العمراني لمداخل دمشق، دون الأخذ بعين الاعتبار العوامل الأخرى من دراسات إقليمية ومخطط استعمالات الأراضي وتحديد حدود وحرم الطريق الدولية، واحترام حقوق الملكيات وضبط الاستثمارات ضمن خطة ذات حدود قصوى للدولة وبحدودها الدنيا بالنسبة للمستثمرين، وبما يتناسب مع الخطط التنموية المستقبلية، حيث إن الأصل في هذا التخطيط هو الأرض والإنسان، فبالتالي نجد أن المنحني البياني سيكمل خط مساره الزمني ليأخذ أحد خطوط المسارات التالية:

- **خط المسار الأول رقم [١] أو خط المسار الثاني [٢]:** وقد تشكل هذا المساران نتيجة عدم وجود رؤية واضحة مستقبلية، حيث يتميز هذان المساران بعدم وضوح الأهداف والغياب الكبير للدراسات الإقليمية الشاملة عن الرؤية والاعتبارات التخطيطية للدراسة السابق ذكرها.
- أما **خط المسار الثالث [٣]:** فهو مسار حيادي مستقر، يمتاز بعدم وجود قيمة عمرانية تخطيطية للرؤية الخاصة به، ومن الممكن أن نشهد هذا المسار فيما إذا بقيت الأمور على نفس السوية من التدهور العمراني والتخطيطي والبيئي.
- **خط المسار الرابع [٤]:** وفيما إذا تم تدارك الأمور بشكل جدي وآني وسريع من قبل أصحاب القرار والخبراء ذو الصلة بظاهرة المحور الجنوبي وغيرها من الظواهر العمرانية المشابهة، والأخذ بمنهجية الخطط الوطنية والإقليمية بعين الاعتبار، بالإضافة إلى تعاون السلطة التشريعية مع السلطة التنفيذية (واللتان هما أساس العمل للرؤية التخطيطية الصحيحة) وذلك في **تطبيق المفهوم النظري والعملي** بطريقة صحيحة متناسبة مع مضمون المفهوم الصحيح، فقد نتمكن للأمدين القريب والبعيد من رؤية **مسار المنحني رقم [٤].**



الشكل [٧-١٨]: المنحني البياني الزمني لتطور المحور في الفترات الزمنية السابقة.
المصدر: الباحثة

... ومما سبق نستنتج ما يلي:

➢ **ستكون الرؤية المتوقعة للمحور الجنوبي في الأمد التخطيطي المدروس ٢٠٢٠م:**
باستمرار المحور الجنوبي في النمو العمراني ليكون:

- **جزء من محور وطني إقليمي مهم جداً يربط سورية من شمالها إلى جنوبها.**
- **بوابة سورية الاقتصادية والتجارية نحو الجنوب.** الشكل [٧-١٩].

➢ **وستكون الرؤية المتوقعة للمحور الجنوبي في الأمد التخطيطي المثالي والصحيح ٢٠٥٠م:**
وتستمر التوقعات عن رؤية الأمد البعيد لنتساءل هل ستكون:

- **محور استثماري – اقتصادي ؟**
- **محور تعليمي ؟**
- **أم محور تنموي عمراني ؟**
- **أم ما زالت هي رؤية غير واضحة...** الشكل [٧-٢٠]

وقد تم تحديد الرؤية المستقبلية لسورية عام ٢٠٢٥م في الإطار المرجعي للخطة الخمسية العاشرة (٢٠٠٦ – ٢٠١٠)، والتي من المفترض أن تكون صياغة رؤية المحور الجنوبي من خلالها، وفيما يلي نص هذه الرؤية:

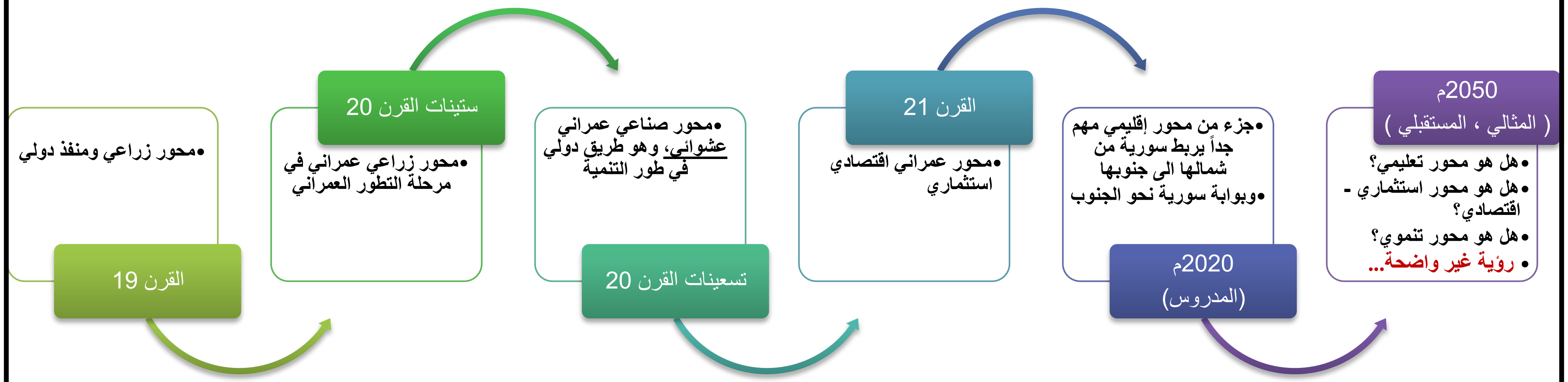
الرؤية المستقبلية (سورية ٢٠٢٥): [١]

إن الوصول إلى بلورة وصياغة الرؤية المستقبلية لسورية ٢٠٢٥ من خلال المشاركة الشعبية الموسعة تجعلها بمثابة إعلان جماعي وإطار عمل مشترك لكافة شرائح المجتمع السوري وقواه الفاعلة من أجل كسب رهان التحول المجتمعي. ومما تجدر الإشارة إليه هو أن تحقيق مشروع التحول (الاقتصادي - الاجتماعي) الذي تحدد أبعاده الرؤية المستقبلية سيبقى رهناً بمستوى وعي المجتمع بحقوقه الفردية والجماعية وبمسؤولياته في المساهمة بالشأن العام وبقناعته بضرورة التغيير لتحقيق مجتمع الإنتاجية العالية. [١]

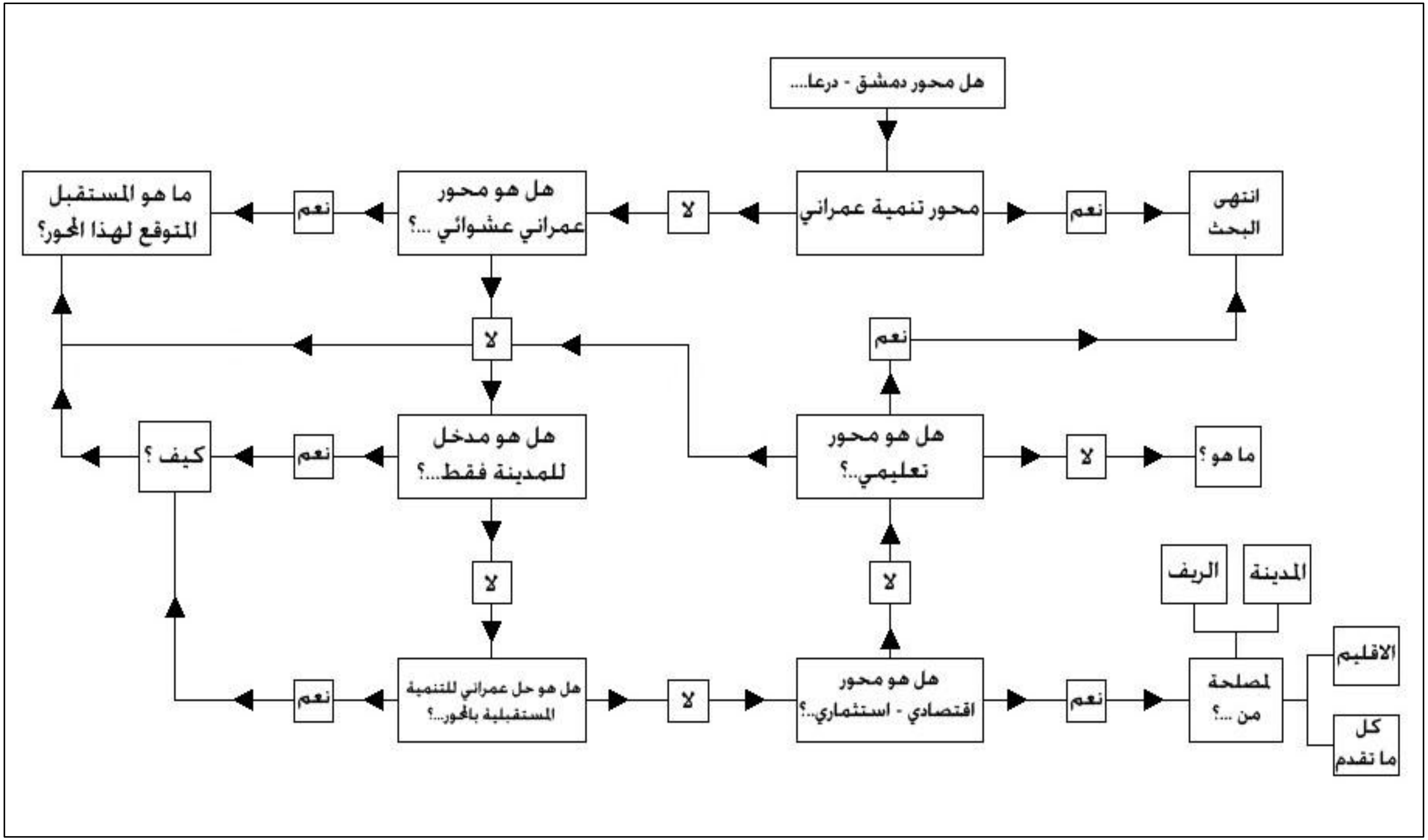
وتتطلع الرؤية المستقبلية خلال العقدين القادمين إلى توفير مقومات البيئة المساندة للمجتمع السوري بأن يزدهر اقتصادياً واجتماعياً وتقنياً. وقد تمت صياغتها وتحديد أبعادها على خلفية مراجعة السياسات والأوضاع القائمة، وتدارس نواحي القصور والقوة، وعلى ضرورة التعلم من ذلك. كما تبلورت الرؤية كذلك على أساس حساب الفرص والإمكانات والتغيرات والاتجاهات المتوقعة إقليمياً ودولياً في الحقبة القادمة. [١]

ويوضح الجدول [٧-٩] ملخص لسيناريو التطور العمراني في المحور خلال مسيرة تطوره.

[١] الخطة الخمسية العاشرة (٢٠٠٦-٢٠١٠م)، الإطار المرجعي للخطة، الفصل الثالث، هيئة تخطيط الدولة.



الشكل [٧-١٩]:رؤى المحور الجنوبي في الفترات الزمنية السابقة، الحالية والمستقبلية المتوقعة.   المصدر: الباحثة.



الشكل [٧-٢٠]: مخطط شجري يبحث في الرؤى المستقبلية المتوقعة للمحور الجنوبي.

المصدر: الباحثة.

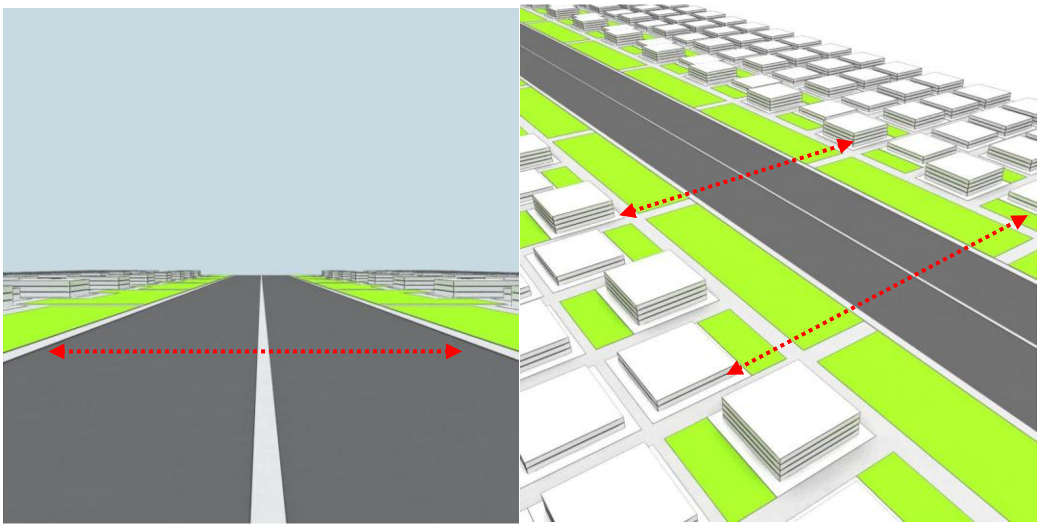
٢ ـ٤ التوقعات والرؤى نحو مشروع (تنظيم مدخل دمشق الجنوبي):

بعد استعراض قرار وزارة الإدارة المحلية في مشروع "تنظيم مدخل دمشق الجنوبي" في الجزء الأول من الفصل السابع، يتبادر لنا التساؤلات التالية:

- ما هي الأمور الايجابية والسلبية المترتبة على قرار تنظيم مداخل المدينة؟
- وما هي الأهداف التي يتضمنها هذا القرار؟
- وما هي التوقعات المستقبلية لنتائج هذا القرار؟

تتضمن الإجابة عدة نقاط كالتالي:

- إن هدف تنظيم المدخل الجنوبي لمدينة دمشق من **المفترض أن يكون هدف إقليمي تنموي** يضم كافة الجوانب التخطيطية من الجانب (المروري، العمراني، البيئي والجمالي)، وذلك عن طريق توفر الأبنية الجميلة والمتميزة باستعمالات مختلفة ومتناسبة مع حاجات ومتطلبات التنمية للمحور وبارتفاعات متناسقة مع مشهد دخول المدينة، بالإضافة إلى العمل على تحسين الواقع المروري للمحور وذلك عن طريق زيادة البعد التصميمي للطريق وعرضه والعمل على حماية حقوق الطريق الدولية وحفظ حرم الطريق وتقوية الحلول المرورية بالحارات التخديمية والفرعية وتنفيذ الأنفاق والجسور لتسهيل تفريغ الحركة المرورية، بالإضافة إلى تنظيم العشوائيات المحيطة بإعادة تأهيلها، وتحويلها إلى مناطق تنظيمية ذات جودة عالية. وفيما يلي توضح الصورة [٧-٢٩] تصور ورؤية لمشهد المحور فيما إذا تم مراعاة حقوق الطريق كما ذكرنا.

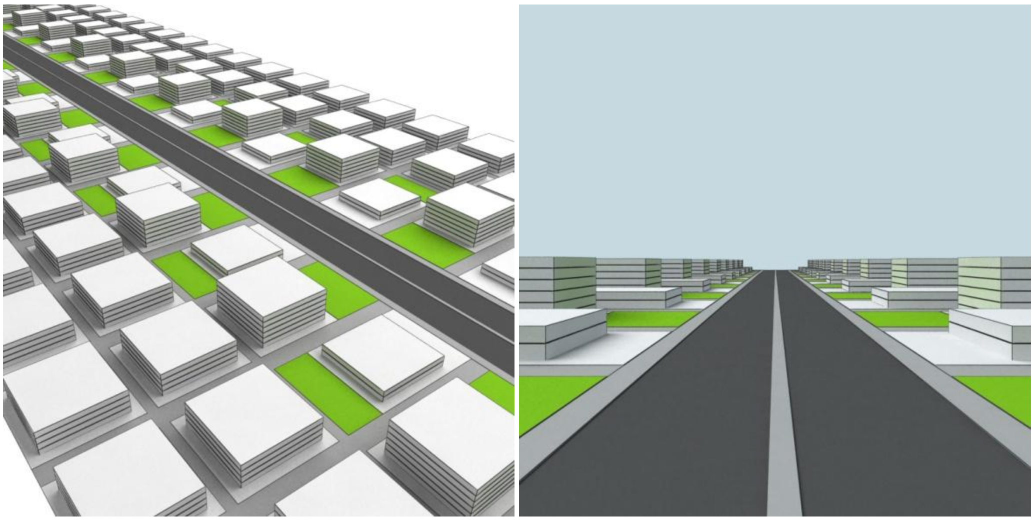


الصورة [٧-٢٩]: تصور عمراني للواقع المستقبلي بالنسبة لطريق المحور الجنوبي الدولية.
المصدر: الباحثة.

- وسيترتب على هذا القرار آثار وتداعيات كثيرة منها:

- تشجيع حركة الاستثمار وجذب المستثمرين، واستقطاب المشاريع الاستثمارية في سوق العقارات وتنمية الأراضي التي ستقوم عليها هذه الاستثمارات في جميع الفعاليات (عدا الصناعة والسكن). بالإضافة إلى الاستفادة من هذه المشاريع الاستثمارية في تأمين الدخل اللازم كمردود للبلديات المحيطة وذلك لرفع سوية أداء هذه البلديات وتحسين نوعية الخدمات التي تقدمها للقاطنين.
- رفع مستوى التنمية العمرانية العشوائية لمسافات كبيرة ضمن محيط المخطط التنظيمي.
- عدم تنظيم نوع وحجم الاستعمالات على المحور حسب احتياجات المحور الحالية والمستقبلية.
- ارتفاعات غير متناسقة لتؤمن محاور بصرية مكشوفة توفر مشهد عمراني مميز للمحور.
- زيادة الضغط المروري على السعة التصميمية للطريق الحالي وزيادة الضغط الخدمي على طاقة الشبكة والتي لا تلبي احتياجات وخدمات المحور والمناطق المحيطة به في الزمن الحالي أو حتى المستقبلي.

وتوضح الصورة [٧-٣٠] تصور قريب للواقع العمراني الذي سيحكم المحور نتيجة تداعيات هذا القرار.



الصورة [٧-٣٠]: تصور مستقبلي للواقع العمراني للفعاليات على المحور. المصدر: الباحثة.

- هناك سؤال مهم يطرح نفسه عندما نرى أن الجهات الدارسة وأصحاب القرار يركزون اهتمامهم عند وضع الدراسات التخطيطية والتنظيمية على تحديد مواقع معينة للتنمية دون غيرها:

➢ لماذا تكون التنمية على المحاور العمرانية (أو الكوريدورات) ؟ ألا يوجد هناك بدائل أخرى ؟

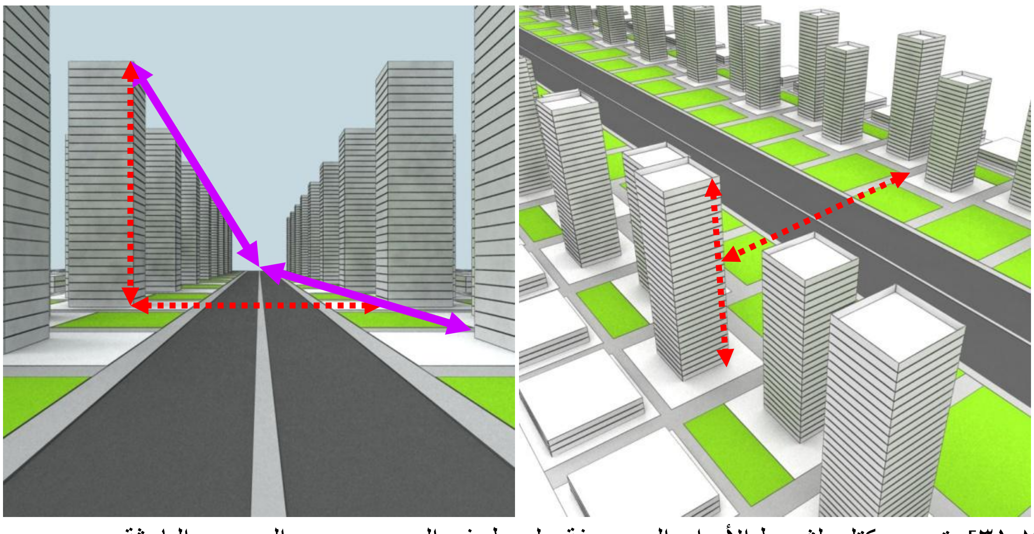
من المعلوم أنه يوجد في الدول الأوروبية تنمية على المحاور العمرانية (أو الكوريدورات) وخاصة عند مداخل المدن، ولكن بالمقابل هناك بدائل أخرى للتنمية موجودة لديهم، ومعظم مداخل هذه المدن قد تكون أحياناً مداخل برجية، ولكن لكل مدينة حالة خاصة بها، ولكل من هذه المدن أثراً وبصمة تتركها نتيجة التنمية المختلفة على أراضيها فقد تكون أحياناً ذات أثر سلبي وأحياناً أخرى ذات أثر ايجابي على المدينة نفسها كما ذكرنا في الفصل الثالث عن مفهوم الأثر.

➢ ولكن وفيما يخص ظاهرة المحور الجنوبي فهل يمكن وضع هذه البصمة (البرجية) على مداخله...؟

➢ وهل يمكن رصف هذا الشريط الكتلي من الأبراج على المدخل وخاصة من عند العقدة الثامنة وحتى عقدة الكسوة (هذا بافتراض أن مدخل المدينة يبدأ من عقدة المتحلق الثامنة وحتى الحدود الذي يشملها المخطط التنظيمي ومنهاج الوجائب المعتمد) ؟

➢ وفي حال تم التفكير برصف المدخل الجنوبي بشريط من هذه الأبنية البرجية، فهل يا ترى تم الأخذ بعين الاعتبار الارتفاعات التي ستحجب رؤية المنظر الطبيعي الجميل للمدينة وتخفي معالم المدينة المميزة والجميلة (جبل قاسيون وهضبة قصر الشعب)؟

➢ وما هو أثر هذه البصمة البرجية على مدينة دمشق؟ هل سيكون أثراً إيجابياً أم سلبياً أم حيادياً أم لا أثر له على الإطلاق في المستقبل؟ وتوضح الصورة [٧-٣١] تصور لرصف هذه الأبنية البرجية على شريط مدخل المحور الجنوبي.



الصورة [٧-٣١]: تصور كتلي لشريط الأبراج المرصوفة على طرفي المحور. المصدر: الباحثة.

٢ ـ٣ توقعات ومقترحات بالنسبة لمستقبل تنمية الفعاليات والتجمعات العمرانية المحيطة بالمحور:

لقد تم ذكر تجربة (مدينة تسوكوبا العلمية) في الفصل الثاني ضمن عرض تجارب المدن في بلدان الشرق الأقصى (اليابان)، وذلك لأنها تضم مدينة تطوير تعليمي على **محور عمراني** يصل بين العاصمة الكبرى طوكيو حتى هذه المدينة المستقلة، وهو ما يمكن توقع حصوله غداً بين العاصمة الكبرى دمشق وبلدة غباغب والتي تضم اليوم غالبية الفعاليات التعليمية الموجودة على المحور (الجامعات الخاصة)، ويمكن الاستفادة من تطبيق سياسة وتجربة المدن الجديدة في تنمية المدينة والمناطق المحيطة بها والإقليم الجنوبي وخاصةً في غباغب، وتساهم أيضاً في توفير فرص العمل بالإضافة إلى تخفيف الضغط السكاني والخدمي عن مدينة دمشق وجعلها مدينة معتمدة على ذاتها مستقلة بخدماتها وتكون فيها التنمية صديقة للبيئة، أضف إلى ذلك بأنها تبعد عن دمشق مسافة ٤٠ كم تقريباً عن دمشق، بينما تبعد مدينة تسوكوبا عن طوكيو حوالي ٦٠ كم تقريباً.

وقد اقترحت دراسة الجايكا اليابانية في المنطقة الجنوبية لحدود إقليم دمشق المقترح (بالنسبة للدراسة الخاصة بها) بضرورة وجود مقاربة لإستراتيجية التنمية ذات القيمة المضافة مع **مدينة أو حديقة علمية** وصناعات مبنية على المعرفة. حيث إن أي مجمع تعليمي أو جامعات بحاجة إلى سكن طلابي وخدمات ومواصلات (نقل عام). وبالتالي فيمكن **اقتراح** وجود مجمع تعليمي يضم (مدينة للعلوم والتكنولوجيا والبحث العلمي) كما في مدينة تسوكوبا العلمية في اليابان، واعتبارها جزء من سياسة المدن الجديدة المحيطة بإقليم العاصمة.

- **أهداف هذه المدينة العلمية:**

وتهدف هذه المدينة العلمية (كما هدف مدينة تسوكوبا العلمية)[1] إلى تشجيع العلوم والتكنولوجيا، وبأن تصبح مركزاً للأبحاث المتقدمة والتعليم العالي، من خلال فعاليات المؤسسات الوطنية والجامعات الخاصة. بالإضافة إلى حل مشكلة التركيز الكبير للسكان في العاصمة والصناعات على المحور، **والمساهمة في التنمية المتوازنة** ضمن إقليم دمشق الكبرى.

وقد تحتوي هذه المدينة مستقبلاً على منطقة مركزية (بحثية وتعليمية)، ومركز انطلاق للباصات ومركز تسوق للطلاب، بالإضافة إلى مؤسسات تعليمية وبحثية وطنية في المدينة، وتتنوع مجالات البحث والتطوير فيها: (الهندسة، التعليم وتقنيات البناء)، وإنشاء الطرق التخديمية فيها وتأمين البنية التحتية اللازمة من: (أنفاق وجسور، وشبكة طرق للمشاة، ونظام أمني، واتصالات وشبكة تكنولوجية، ونظام تدفئة وتكييف مركزي).

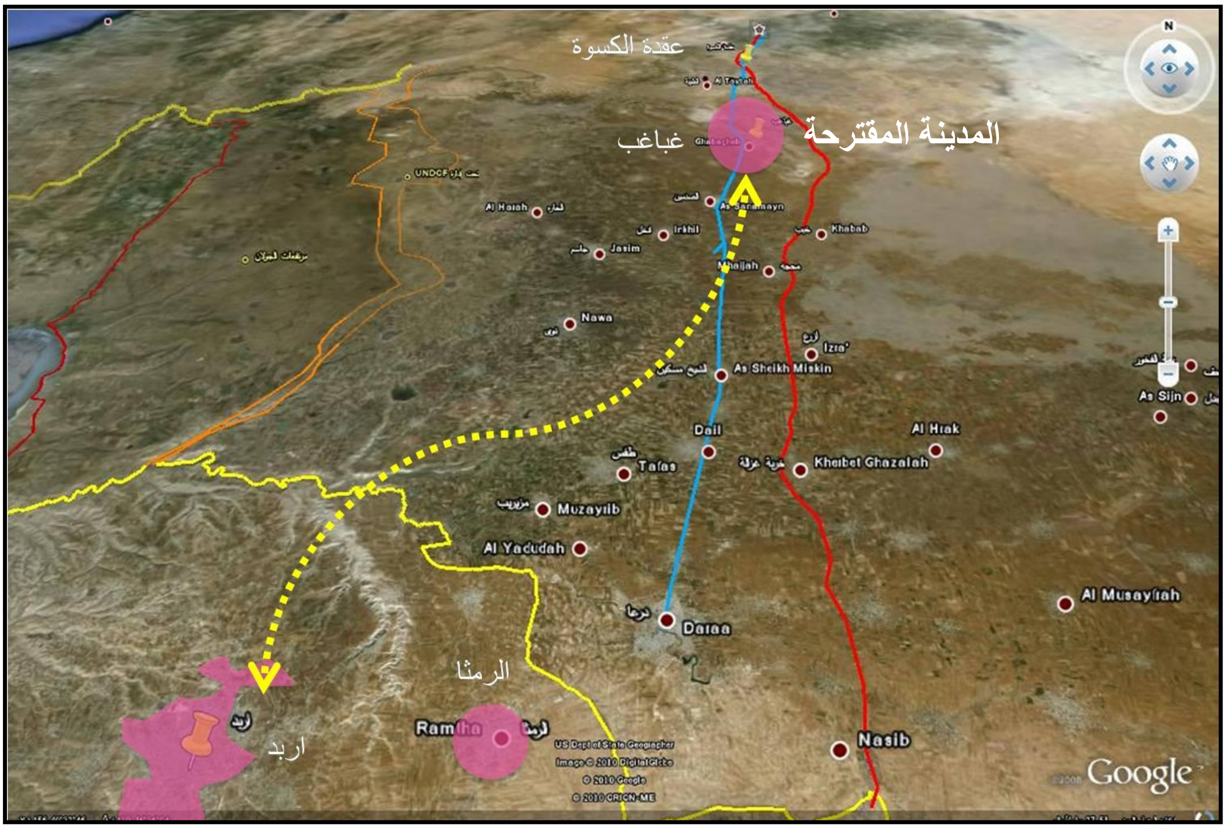
ولقد قامت مدينة تسوكوبا بإنشاء خط سكة حديدي سريع بينها وبين العاصمة طوكيو ومن الممكن تطوير الخط الحديدي الحجازي الموجود لتسهيل ودعم حركة النقل العام بخط نقل سريع بين غباغب ودمشق، وذلك من أجل استخدامه في نقل الطلاب والأشخاص إلى باقي المحافظات، وبالتالي ترتفع **إمكانيات التنمية** بشكل أكبر، وخصوصاً **تنمية الأراضي** الموجودة على محور الخط الحديدي الواصل بين المدينتين.

وقد يكون هذا المشروع "مشروعاً إنمائياً عربياً" قد يصل للمشاركة بين الجامعات الأردنية في الشمال (جامعة العلوم والتكنولوجيا في إربد)، والجامعات السورية الخاصة في الجنوب، حيث يعتبر الطريق اليوم منفذاً دولياً للطلاب السوريين الدارسين في الجامعات الأردنية. ويوضح المخطط [٧-٣١] مقترح المجمع التعليمي ومدى قربه من الجامعات السورية والأردنية.

- وفيما يلي تساؤل مهم يطرح نفسه:
  - ➢ لأي مدى نحن قادرون على تطوير هذه المنطقة والإقليم؟
  - ➢ ولأي مدى نحن قادرون على الإحساس بأهمية هذا الاستثمار التعليمي، من المنظور الاقتصادي والتجاري؟

---

[١] انظر الفصل الثاني – تجارب المدن، التجربة اليابانية، مدينة تسوكوبا العلمية.



المخطط [٧-٣١]: مقترح يوضح وجود مدينة تكنولوجية في غباغب كإحدى سياسة المدن الجديدة حول إقليم دمشق، وربطها بمشروع إنمائي تعليمي عربي يجمع بين هذا المجمع التعليمي وجامعة مدينة اربد للعلوم والتكنولوجيا في الأردن.
المصدر: Google Earth - بتصرف.

- **وفيما يلي نطرح بعض التساؤلات التالية:**

قد لوحظ وجود العديد من الأراضي الفضاء الزراعية والخالية على المحور والسؤال الذي يطرح نفسه هنا:

- فما هو الوضع التنظيمي لهذه الأراضي؟ وهل يوجد خطط تنمية مستقبلية تجاه استغلالها واستثمارها؟
- هل التجمعات الصناعية الموجودة على مدخل المدينة هي تلبية حاجة أم غياب للضوابط والتشريعات أم كلاهما معاً؟
- كيف من الممكن استعادة المجرى الطبيعي الرئيسي لطريق المحور الجنوبي ؟

قد يكون الحل بإبقاء ممر حركة واحد فقط يعمل على مساعدة المدينة في البقاء لمدة عشرين سنة على الأكثر، ولكن السؤال هنا ماذا سيحدث بعد عشرون عاماً ؟

أو قد يكون الحل باقتراح طريق تخديمي موازي للطريق الدولية تعمل على تخفيف الضغط الخدمي والتبادلات الاقتصادية والتجارية على المحور، وقد تضمن استمرارية الطريق السريعة في البقاء حتى الأمد التخطيطي البعيد.

ومن الممكن أن يكون أفضل حل مروري له هو بوجود شبكة النقل العام، السكك الحديدية الخفيفة أو الثقيلة (LRT)، وخطوط المترو، بسبب تركز الفعاليات الكبيرة عليه اليوم من استعمالات تعليمية، صناعية وتجارية.

- ما هو البعد الأمثل للبناء عن الطريق؟ وهل يتم التفكير بالحل الأمثل للأمدين القريب والبعيد؟
- وهل درس المخطط التنظيمي الجديد المؤشرات التصميمية لطريق المحور الجنوبي باعتبار أنه طريق دولية بشكل جيد (الحارات المرورية (عددها، عروضها)، الشاخصات الدلالية (كافية، واضحة)، الأنفاق، الجسور، الإنارة الليلية، المراقبة الأمنية، الأماكن المخصصة للمشاة لقطع الشارع) وأخذت هذه العوامل بعين الاعتبار ضمن الدراسة؟

أسئلة كثيرة لا يمكن الإجابة عليها ولكن من المهم تسليط الضوء عليها حتى يتم لحظها وأخذها بعين الاعتبار ضمن الدراسات التخطيطية القادمة....

نتائج من الدراسة النظرية:

أ - سياسة المدن في التنمية العمرانية

١ - إن من أهم أسباب نمو المدن هو التفاعل البشري الذي نشأ من خلال النقل والتبادل التجاري والذي كان له الدور الأساسي في تعزيز هذا التفاعل.

٢ - تعتبر التجربة الإنجليزية اليوم من أنجح التجارب التخطيطية وذلك لكفاءة التخطيط وواقعيته ودقة التنفيذ.

٣ - يجب على الدول عند انتهاج سياسة تخطيطية أو عمرانية من دولة أخرى العمل على تطوير هذه السياسة وتطبيق مبادئها الأساسية بما يتناسب مع الواقع العمراني لهذه الدولة، كما في التجربة اليابانية والتي تعتبر من أنجح التجارب المقتبسة مقارنةً مع تجارب دول أخرى قامت بانتهاج التجربة الانجليزية ولم تنجح في تطبيقها على أرض الواقع، بينما قامت اليابان كحكومة في انتهاج هذه السياسة وتطويرها، والعمل على تطبيق مبادئها الأساسية بما يتناسب مع واقع المدن اليابانية.

٤ - تبين أن كلاً من (الوضع الاقتصادي للدولة وعامل ارتفاع الزيادة السكانية) ليس لهما الدور الأساسي في تحديد مدى نجاح تجربة المدينة في التنمية العمرانية، كما في مدينتي الرياض والقاهرة.

ب- رؤى الدراسات المحلية والدولية لمحاور التنمية العمرانية

١ - حددت بعض الجهات المحلية مفهومها (لمحاور التنمية العمرانية) **(بمحاور تنمية سكانية ومحاور تنمية عمرانية).**

٢ - وتضمن هذا **المفهوم** (التنمية على هذه المحاور) توفير الحلول المرورية للطرقات وتحقيق التنمية العمرانية للتجمعات المحيطة بالمحور.

٣ - وأما بعض الجهات الدولية فقد حددت مفهوم (محاور التنمية العمرانية) بأنه عبارة عن حلول لتخفيف الضغط السكاني والخدمي والاستثماري عن مركز المدينة عبر تحويل الضغط (من ضغط أحادي المركز إلى ضغط متعدد المراكز) وذلك عن طريق إحداث مدن تنمية مكتفية ذاتياً ومراكز عمرانية.

٤ - يكمن الحل الأمثل برأي محافظة دمشق بالنسبة لحلول تخفيف الضغط عن المدينة بنقل هذا الضغط إلى **(أقاليم أخرى، وليس بنقله إلى محاور أخرى)**، حيث تكون أحياناً المناطق الواقعة ضمن هذه المحاور التنموية والتي قد تصنف مناطق زراعية من الدرجة الأولى والثانية هي مناطق هامة لا يمكن تعويضها ضمن **أي مفهوم تنموي.**

٥ - من أهم أسباب رفض حلول (أقطاب النمو) من قبل الجهات الحكومية؛ هو الانتشار السكاني الناتج عن شكل **المحور** الذي يصل إلى قطب النمو، وبالتالي سيسبب عبئاً كبيراً على المدينة لأنه ما زال متصلاً بها عن طريق هذا المحور العمراني، مما يسبب انتشاراً متصلاً وتوسعاً أكبر على حساب المدينة الأم دون تخفيف للضغط العمراني عنها.

٦ - انعكاس تدني المستوى التنسيقي بين كلاً من محافظتي (المدينة والريف) على الواقع، مما أدى إلى ضعف واضح في السيطرة على عمليات **التنمية العمرانية**.

ج- التخطيط والتنمية العمرانية.

١ -إن علاقة التنمية بالتخطيط هي علاقة الهدف بأسلوب تحقيقه، حيث إن التخطيط هو أفضل وسائل تحقيق التنمية، **وسبيل التنمية الوحيد هو التخطيط**. **وتحمل التنمية العمرانية المفتاح لتنمية الإقليم.**

٢ -إن التنمية هي التي تلبي احتياجات الحاضر مع الحفاظ على مصادر التنمية وتحسينها لتركها للمستقبل ضمن إطار تنموي شامل يراعي ثلاث محاور رئيسية؛ هي المحور (الاجتماعي، الاقتصادي والبيئي).

٣ -كلما كانت إستراتيجية التنمية أكثر **تركيزاً** كلما كانت أكثر فعالية، بمعنى أكثر إنتاجية، وكلما كانت أكثر **انتشاراً** كلما كانت أكثر عدالة.

٤ -إن تحقيق هدف التنمية يعتمد على مبادرة المجتمع المحلي وإشراكه في الحلول والقضايا لمقابلة احتياجاتهم ومشاكلهم. وطالما أن هدف (التنمية المستدامة) هو **الفرد واحتياجاته**، وبالتالي فإن الفرد هو الأساس في بناء عملية التنمية.

٥ -إن تطبيق التخطيط الإقليمي هو عملية مستمرة وطويلة المدى، ولن يكفي لنجاح هذا التطبيق رسم هذه السياسات وإصدار القرارات والتشريعات بل يعتمد على **مدى فعالية وضعها موضع التنفيذ.**

نتائج من الدراسة العملية والتطبيقية:

التطور العمراني لمدينة دمشق

١. إن تطور مدينة دمشق على مر العصور كان على ثلاث مراحل بشكل توسعات خطية، والمرحلة الرابعة كانت قد أخذت شكل التوسع المحيطي.
٢. إن العلاقة ودرجة الارتباط بين مفهوم **مداخل** المدينة ومفهوم **محاور النمو العمرانية**، هي علاقة قوية ومترابطة جداً تم التأكيد عليها من خلال **هوية مدخل المدينة** عند دراسة محاور النمو العمراني وتطورها.

مفهوم محور التنمية العمراني

١. إن مفهوم مصطلح **"محور التنمية"** للأغلبية اليوم، هو مفهوم المحور الاستثماري، وليس محوراً يضمن تحقيق متطلبات التنمية المستدامة للاتجاه الخطي المستمر بين مدن ومراكز الأقاليم حتى الأمد البعيد.
٢. يعرف **محور التنمية العمراني؛** بأنه الحيز المكاني الذي تتوفر فيه معطيات ومقومات، وتتنوع فيه الأنشطة الإنتاجية الاقتصادية والخدمية والسكنية، وطرق المواصلات والتي تربط هذه الأنشطة المتنوعة، بما يضمن استمرارية التنمية مستقبلاً.
٣. **لا يعتبر مفهوم المحور** هو الطريق السريع، **وإنما هو مجرد اتجاه** نحو عمران منظم أو اقتصاد قوي، أو استثمار وتنمية.

سياسة محاور التنمية العمرانية

١. إن إتباع أسلوب المحاور **دون وجود ربط إقليمي متكامل** هو أسلوب خاطئ.
٢. لا يمكننا إعتبار **محاور التنمية العمرانية** اليوم هي جزء من تكوين إقليم دمشق الكبرى ولكن يجب أخذها بعين الاعتبار ضمن الدراسات الإقليمية والخطط الوطنية.
٤. تعتبر محاور التنمية اليوم سبب رئيسي لتشجيع الاستثمارات، وهي أحد أسباب زيادة الضغط على المدينة إن لم يتم دراستها كجزء من تخطيط وطني وإقليمي شامل وخاصة إذا كانت هذه المحاور جزء أساسي من تكوين بنية المدينة.

ظاهرة المحور الجنوبي

١. يعتبر المحور الجنوبي اليوم خط اقتصادي قوي داعم للاقتصاد السوري، ولتعزيز تبادل البضائع التجارية وتقوية المنفذ الحدودي نحو أوروبا والبلدان الأخرى. **فالحاكم في محاور التنمية اليوم هو العامل الاقتصادي.**
٢. كان **لطريق الحج** أساس في نشوء وتطور المحور الجنوبي، حيث كان سبباً رئيسياً في توسع الأحياء نحو الجنوب بشكل أكبر.
٣. ويعتبر المحور الجنوبي **نقطة جذب استثمارية كبيرة** وفرصة للربح السريع ولكن قد يكون أحياناً هذا الربح على حساب التنمية والأراضي الزراعية ويخضع لجشع أصحاب المشاريع والشركات الاستثمارية.
٤. ويعتبر المحور الجنوبي اليوم **أحد أهم المشاريع التي يمر إقرارها بالمستوى الأدنى دون الربط بالمستوى الأعلى،** فهو البوم محور عمراني عشوائي تحكمه مصالح فردية أكثر من المصالح المجتمعة.
٥. إن هذا المحور ينمي الواقع باتجاه الربط نحو المدينة، أما باتجاه ريفها المحيط فهو غير معروف إن كان اقتصادياً أم اجتماعياً أم عمرانياً.

- وإذا اعتبرنا المحور الجنوبي اليوم هو:
- **(محور عمراني)،** فسنرى مع مرور الزمن اندماج التجمعات العمرانية المحيطة بالمحور مع بعضها البعض، ومع الحدود الإدارية للمدينة على المدى البعيد مشكلةً حزاماً عمرانياً عشوائياً ومحيطياً.
- وإذا ما اعتبرناه **(مدخل للمدينة فقط)،** فهو إذن محور يحدد مشهد دخول المدينة، ويمكن تسميته (محور مشهد دخول المدينة)، أو (محور مشهد المدينة الجنوبي).
- وإذا اعتبرناه **(محور تنموي)** فهو بواقعه اليوم يسيء للتنمية بجميع أنواعها وأشكالها. فالتنمية الصحيحة تكون [للتجمعات العمرانية المحيطة به وتنمية مرورية وخدمية للطريق] وبالتالي نحصل على: ← **محور عمراني تنموي.**

ولكنه اليوم وبكل الإمكانيات والفرص التي يحملها، إضافة إلى نقاط القوة والضعف التي يمتلكها، هو: ← **محور قابل للتنمية،** ويملك عوامل التنمية المستقبلية المستدامة.

تحقيق المحور الجنوبي لسياسة محاور التنمية العمرانية

١. يعتبر **محور (حلب – حمص – دمشق – درعا) هو أهم محور عمراني على مستوى القطر**، وذلك لأنه يتمتع بأعلى تركيز سكاني وأن حوالي **ثلاثة أرباع** إجمالي الناتج المحلي غير الزراعي يتركز على طول هذا المحور بالإضافة إلى أنه يضم **أهم ثلاث مدن سورية** (دمشق، حلب ودرعا).
٢. إن التنمية المقصودة للمحور اليوم هي **تنمية (استثمارية – مالية)** وليست تنمية (عمرانية – اجتماعية – اقتصادية).
٣. **لم يحقق المحور الجنوبي اليوم مفهوم محور التنمية العمراني بعد.**
٤. **لا يتفق تنظيم المحور وتوظيفه مع تطلعات إقليم دمشق.** حيث يعتبر المحور الجنوبي اليوم مكون أساسي عمراني في حيز إقليم دمشق، وإن تنظيم المحور وتوظيفه يجب أن ينطلق من الرؤية الإقليمية لمدينة دمشق الكبرى ومتماشي مع الاحتياجات الحالية والمستقبلية للمدينة والريف معاً، وذلك في ضوء الدراسات الإقليمية طبعاً.

مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي

١ - **عدم وضوح الرؤية والهدف الحقيقي** من وراء مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي اليوم.
٢ - تكمن **الرؤية الحقيقية لمشروع** تنظيم المدخل الجنوبي اليوم بمشروع **(نظام منهاج وجائب وعامل استثمار)** أي دراسات **على مستوى عمراني فقط.**
٣ - وأظهرت النتائج أن واقع تنفيذ هذا المشروع اليوم سيؤدي إلى حدوث آثار سلبية وتراجع في وظيفة وأداء المحور، وذلك بسبب عدم استناده إلى **خطة ودراسات إقليمية ورؤى وطنية** تحكم وتضبط انتشاره، بالإضافة إلى **عدم وجود إجراءات تقييم للأثر البيئي** بشكل دوري ومستمر.

نظام منهاج الوجائب العمراني

١ - إن منهاج الوجائب الحالي والمعمول به اليوم لا يلبي الاحتياجات الحالية أو المستقبلية للمحور الجنوبي
٢ - **إن السبب الحقيقي وراء عدم فعالية منهاج الوجائب الحالي؛ ذلك بأنه قائم على المخالفات الحالية والموجودة وفرص الاستثمار العقاري، التجاوز على الحد الأدنى المطلوب للفراغات، بالإضافة إلى كونه يعالج رقعة بمعزل عن الكل.**
٣ - إن التعامل مع **محاور التنمية من مفهوم منهاج الوجائب هو معادلة غير متكافئة** تماماً وهو **غير كافي إن لم يقترن بالدراسات الإقليمية**، وفي حالة المحور الجنوبي فانه بحاجة إلى **تطوير وتحسين.**

٤ - يجب أن ندرك إن منهاج الوجائب الحالي، هو ليس السبب الرئيسي لمناقشة ظاهرة المحور الجنوبي اليوم كقضية خلاف أساسية، فلا تتمحور مشاكل المحور كلها فقط عند منهاج الوجائب، بل هناك مشاكل أخرى يجب أخذها بعين الاعتبار أولاً وتقييمها ثانياً، ومنها:

- العامل الأقوى والأهم هو **الغياب الكبير للدراسات الإقليمية** والخطط التنموية والخمسية عن الدراسات التخطيطية لمشروع تنظيم المدخل أو المحور.
- عدم وجود الدراسات التنظيمية (العامة والتفصيلية)، وتأخر صدور مصور عام دمشق.
- عدم تحديد مخطط استعمالات أراضي مستقبلي، وقانون اقتصادي يضبط النمو العشوائي.

البيئة

١. أهمية البعد البيئي الذي يجسده المحور بموقعه ضمن أهم رديفين زراعيين وهما، الغوطة وحوران.
٢. لقد وجد أن التأثير البيئي الأكبر يكمن وبنسبة ٦٠% بالتأثير السلبي على جميع المؤشرات البيئية في المحور.

الاستعمالات والتراخيص

١ - أكدت النتائج أن وضع استعمالات الأراضي الحالي على المحور اليوم لا يتناسب أبداً مع الوضع المستقبلي والمثالي المفروض للمحور غداً **وخاصة أنها طريق دولية**. ومن الممكن تناسب وضع هذه الاستعمالات في حال توفر حقوق الطريق الدولية ومعايير الأمن والسلامة العالمية لشروط تصميم الطرق الدولية.

٢ - وعند المفاضلة بين التراخيص والاستعمالات فقد وجد بأن **الاستعمالات** تأتي أولاً فهي الموجه الأول والأساسي لمنح هذه التراخيص والعامل الذي يساعد في ضبط هذه الرخص وتحديد نظام منهاج الوجائب قبل اعتماده.

٣ - **يجب ضبط الاستعمالات بما يحقق الرؤيا المستقبلية لأن إجراءات التراخيص طويلة.** وقد يكون الترخيص بناءً على الاستعمالات المقترحة.

٤ - تم تخطيط المدخل تنظيمياً نظراً لعدم وجود تشريع خاص باستعمالات الأراضي.

الخدمات والمرور

١. عدم تلبية طريق المحور الجنوبي اليوم لكلاً من الاحتياجات المرورية والخدمية على تلبية المتطلبات الحالية والمستقبلية للمحور.

٢. وإن وجود الطريق السريعة والدولية ساعد على نشأة امتداد عشوائي لنشاطات مختلفة، أغلبها صناعي وتجاري.

٣. إن توفير الطرق الشعاعية الشريانية في المدن **يشجع قيام محور (كوريدور) التنمية** الممتد من المدينة المركزية حتى المركز الآخر، ويمكن تشبيه هذه الشبكة الطرقية بشبكة الأوردة والشرايين الدموية في جسم الإنسان، حيث تتفرع هذه الطرق من طرق سريعة إلى طرق رئيسية ثم إلى طرق محلية ثم طرق ثانوية، فهو إذن بمثابة شريان واحد يصل الدماغ بالقلب أي أن أي انسداد في جزء منه يؤثر على الشريان بشكل كامل.

٤. وأظهرت نتائج البحث أن نسبة تأثير المشاكل المرورية على المحور ذات تركيز أعلى بين المشاكل الأخرى **فتحليل أصل أي مجموعة من المشاكل يستند إلى (علة وجود أو مرور طريق ضمن مجموعة تجمعات عمرانية).**

٥. وقد وجد أن **غياب الدراسات التخطيطية والإقليمية** ضمن إطار التدرج الصحيح للخطط والرؤى، هي المشكلة الثانية ذات التأثير الكبير على علة تطوير ونمو المحور.

رؤى المحور وأهدافه

تتلخص الرؤى الكاملة للمحور والتي تميز بها منذ بدء تطوره العمراني إلى اليوم كالتالي:

← (في الماضي) **محور زراعي.**

← (في الأمس) **محور صناعي – زراعي.**

← (اليوم) **محور اقتصادي-استثماري.**

لا يوجد اليوم **أهداف حقيقية واضحة** (حالية أو مستقبلية) للمحور الجنوبي اليوم، حيث يجب التأكيد على أن هذه الأهداف والتي تحقق الدور التنموي للمحور غداً تتمحور فقط حول هدف رئيسي واحد لتنظيم المحور والتطلع لتنميته من خلال (هدف استثماري / اقتصادي) بعيد عن الأهداف الإقليمية التنموية الحقيقية، ومع غياب واضح للأهداف البيئية والمرورية.

وتكمن <u>الرؤية الحقيقية</u> للمحور الجنوبي اليوم في كونه (<u>محور اقتصادي استثماري من الدرجة الأولى).</u>

مدخل المدينة والمشهد العمراني العام

تدهور المنظر العمراني العام للمحور وذلك بسبب تأثير منهاج الوجائب الحالي على المشهد العمراني لدخول المدينة، فالارتباط البصري ما بين هذه الارتفاعات ومشهد دخول المدينة ارتباط قوي جداً.

الملكيات

١. نتج عن التقييم غير المناسب لأسعار الأراضي في المناطق العمرانية المحيطة تشجيع صفقات لشراء أراض غير قانونية لعملية التنمية من قبل مستثمري القطاع الخاص وتسبب ذلك بتعديات على الأراضي الزراعية في الغوطة.

٢. إن درجة تأثير الملكيات الموجودة على المحور اليوم في دراسة وتطوير هذا المحور **أساسية جداً**، وأن تنفيذ مشروع تنظيم المدخل الجنوبي على **الوضع الاقتصادي** لهؤلاء المالكين المحليين سيكون **كبيراً جداً**، حيث سيساهم في ارتفاع أسعار الأراضي.

الغوطة والأراضي الزراعية

١ - تعتبر الغوطة والأراضي الزراعية المحيطة بالمحور اليوم **أهم عامل تنموي**، (زراعي وبيئي)، حيث يخدم إمكانية سير العملية التنموية في المحور، ولكنها مهددة بالانقراض بسبب الزحف العمراني العشوائي عليها.

٢ - وتعتبر الغوطة عامل أساسي في تحديد الخطط التنموية والعمرانية التنظيمية للمحور.

القوانين والتشريعات التنفيذية

١. التأكيد على أن التشريعات والعمل التنفيذي هما وجهان لعملة واحدة لا يمكن العمل دون تكاملهما في المفهوم والتطبيق.

٢. التساهل في عدم تطبيق القوانين المتعلقة بمنع المخالفات والنمو العشوائي والتعديات على حرم الطريق.

٣. **إن من أهم أسباب عدم نجاح منظومة التخطيط العمراني**، هو غياب الرؤية الشاملة للتنمية. والافتقاد إلى التناغم والتفاهم بين القرار السياسي والمتطلبات الفنية، ولا يكفي أبداً **نجاح الشق النظري فقط في هذه المنظومة إن لم يترافق مع نجاح الشق العملي**.

٤. حتى لو جاءت الإستراتيجية العمرانية الوطنية حافلة بسياسة محاور التنمية من أجل إحداث تنمية عمرانية متوازنة، إلا أنها هذه الإستراتيجية تبقى غير شاملة بسبب غياب **الخطة التنفيذية** التي تحدد الفترات الزمنية والآليات التي ستحقق أهداف هذه الإستراتيجية.

٥. أكدت النتائج على أن توفير الحزام الأخضر حول المحور ليس فعالاً في ضبط التنمية العمرانية **بدون تنفيذ إجراءات قانونية قوية عليه، لأنه وبالنتيجة سيتقدم الانتشار العمراني ونمو المحور نحو هذا الحزام الأخضر وما بعده.**

٦. ضعف مشاركة المجتمع المحلي في العملية التخطيطية واتخاذ القرار، حيث لا تطلع الإدارة المركزية على الواقع الميداني، وبالتالي تغيب عنها الرؤية السليمة المطلوبة لتحديد احتياجات المستوى المحلي وخدماته.

واقع المفهوم النظري والتطبيق العملي

يتضح لنا من خلال الممارسات الموجودة على المحور وجود الاختلاف الكبير بين واقع المفهوم وواقع التطبيق، فالمفهوم واضح وبين وقد تم تحليله وتبويبه، بينما الواقع مختلف عنه تماماً، فكيف نجد أن النتيجة بالنسبة لأصحاب القرار وذوي الخبرة تتعارض مع واقع هذا المفهوم، وهو ما يستدعي الوصول إلى حقيقة وواقع "**الاختلاف بين المفهوم والتطبيق**" في واقعنا العمراني اليوم. ليس في ظاهرة المحور الجنوبي فقط وحسب، بل في كل الظواهر العمرانية الأخرى، وهذا أحد أهم أسباب التدهور العمراني الحاصل في التخطيط العمراني في إقليم دمشق، من نقص للدراسات الصحيحة (التخطيطية والإقليمية)، وغياب الرؤى الوطنية، وإن وجدت فإن التنفيذ يتعارض مع المفهوم الصحيح ويخالفه تماماً.

نتائج عامة

- لم يتم إلى الآن تصديق مصور عام جديد ولا وضع تعريف نهائي لحدود إقليم دمشق الكبرى أو حتى توفر مخططات توضح الحدود الإدارية للإقليم.

- إن القرب من مدينة دمشق، يعتبر عامل رئيسي مهم في الجذب الاقتصادي والتجاري، ولكن بالمقابل يزيد من الضغط بأنواعه العمراني والخدمي والمروري على المدينة ولكن يجب أخذه بعين الاعتبار لأنه يحدد مجرى سير العملية التنموية للمحور.

- تقل نسب التدهور العمراني والبيئي كلما ابتعدنا عن مركز المدينة وبالتالي هي **علاقة عكسية**. وتزداد نسبة التدهور الخدمي والاستعمالات كلما ابتعدنا عن مركز المدينة ولكن بالمقابل تزداد فرص التنمية وبالتالي هي **علاقة طردية**.

- كان رأي الأغلبية بالنسبة للإستراتيجية الأنسب لمناطق السكن العشوائي على المحور ينحصر بين مزيج من إعادة التأهيل والتوظيف والتنظيم، فلكل منطقة حالة خاصة بها منفردة عن غيرها ولا يمكن تعميمها، حيث يأتي الحل دائماً **حسب بنية السكن العشوائي**، ومن الممكن اقتراح طرح موضوع الحوافز لإزالتها وإعادة توظيفها.

- إن التأثير التنموي للمحور الجنوبي مستقبلاً على الإقليمين (دمشق الكبرى والجنوبي)، (إن كان في المسار الصحيح للخطط التنموية وضمن المنهجية الإقليمية والرؤى الوطنية)، قد يتوسع ليتحول فيه كلا الإقليمين إلى إقليم واحد يدعى "بإقليم محور التنمية الجنوبي Southern Development Axis Region" والذي سيظهر نتيجة عمليات التحول الاقتصادي والاجتماعي بهدف تحقيق (أهداف تنموية).

- إن نظام التخطيط والضبط العمراني، يمكن أن يكون فعالاً إذا تم القيام بمعظم أعمال التنمية فيه من قبل القطاع العام وذلك بوجود ميكانيكية فعالة وقوية تضمن استثمار القطاع الخاص في التنمية العمرانية وبما يتوافق مع المخطط التنظيمي. وتشجيع مشاركة القطاع الخاص في التنمية العمرانية.

- يوجد العديد من القيود على نمو المحور اليوم، منها:
- قيود على استعمالات الأراضي بسبب بعض القواعد العسكرية، كوجود بعض القواعد العسكرية في الكسوة.
- نظام ملكية الأراضي والنظام العقاري.
- التخطيط لإمداد مياه الشرب والصرف الصحي والغير متضمن في الدراسات.
- نقص في دراسات البنى التحتية وخطوط المترو.
- لا توجد اقتراحات للتغيرات في الحدود الإدارية لمنطقة إقليم دمشق.
- المخططات العمرانية التفصيلية لم تشمل مناطق السكن العشوائي.

- إن الطريق بوضعه الراهن غير كافي لاستيعاب المشاريع التنموية بل يحتاج لإعادة تأهيل متناسبة مع خطط التنمية.

- إن ضعف مصادر المياه هو السبب الرئيسي في تشكيل العائق الكبير أمام التنمية.

- إن التنمية السياحية على المحور بحاجة إلى بنية تحتية وخدمية عالية الكفاءة والجودة.

- يكمن الفرق بين تنظيم (مدخل دمشق الشمالي) وتنظيم (مدخل دمشق الجنوبي) بأنه قد تم دراسة المحور الشمالي وتنظيمه "مرورياً" وتم تأجيل العمل به عند صدور قرار تصديق المخطط ولكن بدء العمل فيه قبل المحور الجنوبي الذي تمت دراسته على أساس تنظيم "عمراني ومنهاج وجائب"، دونما اعتبار للدراسات الأخرى.

← بالرغم من اختلاف الخبراء وأصحاب القرار على عدة نقاط أساسية إلا أن الجميع أكد على غياب أهم عامل وهو الدراسات الإقليمية عن الواقع العمراني والتخطيطي للمحور اليوم.

← حيث إن الدراسات الموجودة اليوم هي على مستوى تصميم عمراني، وليس على مستوى تخطيطي أو إقليمي، وهي عبارة عن دراسات مؤقتة ومؤطرة ضمن إطار التجميل والتحسين فقط للواقع العمراني العشوائي للمحور والواقع المروري له.

قائمة المراجع:

١ -الكتب العربية:

[١] العلامة المؤرخ ابن خلدون، عبد الرحمن محمد، **"مقدمة ابن خلدون"**، دراسة: أحمد الزعبي، دار الأرقم للنشر.
[٢] لاو، مارسيا، **"تخطيط المدن (الأبعاد البيئية والإنسانية)"**، ترجمة: إيناس عفت، معهد مراقبة البيئة العالمية (world watch)، وثيقة ١٠٥، الدار الدولية للنشر والتوزيع، مصر- كندا، ١٩٩٤م.
[٣] علام، أحمد خالد، **"تخطيط المدن"**، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، مصر، ١٩٩١م.
[٤] بشارة، عايدة، **"المدخل إلى التخطيط الإقليمي"**، دار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، ١٩٦٦م.
[٥] الصفدي، حسام، **"مجموعة القوانين والتشريعات والضوابط العمرانية النافذة في الجمهورية العربية السورية (١٩٢٦م - ٢٠٠٨م)"**، طبع بمعونة الاتحاد الأوروبي، مشروع تحديث الإدارة البلدية (MAM)، وزارة الإدارة المحلية، الجمهورية العربية السورية، ٢٠٠٨.
[٦] مجموعة من الباحثين، إشراف: ج.م. دانتزر، تعريب: أحمد عبد الكريم، سالم العيسى، د. ميشيل عيسى، **"سورية الجنوبية (حوران) - (بحوث أثرية في العهدين الهلليني والروماني)"**، دار الأهالي، دمشق، سورية، ١٩٨٨م.
[٧] علي، محمد كرد، "غوطة دمشق"، دمشق، سورية، دار الفكر، ط ٣، ١٩٨٤م.
[٨] مارينو، بريجيت، ترجمة: ماهر الشريف، **"حي الميدان في العصر العثماني"**، صدر بالتعاون مع وزارة الخارجية الفرنسية وقسم الخدمات الثقافية في السفارة الفرنسية في سورية، دار المدى للثقافة والنشر، ط١، ٢٠٠٠م.
[٩] أحمد عويس، خير الدين، **"دليل البحث العلمي"**، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، ط ١، ١٩٩٧م.

٢ -رسائل ماجستير ودكتوراه:

[١٠] الدجاني، دينا، **"التركز الحضري في الجمهورية العربية السورية"**، دراسات عليا، قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، الجمهورية العربية السورية، دمشق، أيلول ٢٠٠٦م.
[١١] عابدين، محمد يسار، **"العلاقة بين التركز المكاني الحضري والتنمية الاجتماعية (دراسة نقدية مقارنة للفترات الحالية)"**، رسالة مقدمة إلى كلية الهندسة، جامعة القاهرة كجزء من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في تخطيط المدن، بإشراف: أ.د. محمد محمد البرملجي، أ.د. طارق عبد اللطيف أبو العطا، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، الجيزة، جمهورية مصر العربية، آب ١٩٩٨م.
[١٢] فارس، أديب، **"الرياض (وثبة إزدهار في الصحراء العربية / بحث تقويمي في تقنية التنظيم المدني وإسهامات المركز الالكتروني للمعلومات المدنية/)"**، رسالة دكتوراه دولة في تنظيم المدن، مترجمة عن الفرنسية، معهد باريس للتنظيم المدني، جامعة باريس، ط٢، ١٤٠٤هـ - ١٩٨٣م.
[١٣] فادن، ليلى محمد شمس الدين، **"مظاهر اختلال التوازن العمراني للنمو الحضري (دراسة تطبيقية على بعض مدن المملكة)"**، رسالة مقدمة إلى قسم الجغرافيا للحصول على درجة الدكتوراه في الفلسفة في الآداب، تخصص جغرافية العمران، إشراف: أ.د. سليمان عبد الستار خاطر، الرئاسة العامة لتعليم البنات، وكالة الرئاسة لكليات البنات، الإدارة العامة لكليات البنات بمنطقة الرياض، كلية الآداب بالرياض، المملكة العربية السعودية، ١٩٩٩م.
[١٤] معتوق، أسعد، **"بيانات ومؤشرات التنمية الإقليمية كمدخل لصياغة الأقاليم التنموية "دراسة حالة الأقاليم السورية"**، دراسات عليا، قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، سورية، حزيران ٢٠٠٩م.
[١٥] علي، عروة، **"نظريات في التنمية الاقتصادية (دراسة واقع التنمية في سوريا في ضوء هذه النظريات)"**، دراسات عليا، قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، سورية، نيسان ٢٠٠٧م.
[١٦] الخضير، خضير بن سعود، **"التنمية مقابل النمو والتصنيع والتحديث"**، جامعة الملك فهد للبترول والمعادن، الظهران، قسم الدراسات الإسلامية والعربية، مادة التنمية والتخطيط، الفصل الدراسي الثاني، الخبر، السعودية ١٤٢٤هـ - ١٤٢٥هـ.

[١٧] فهد، وسام فؤاد، **"دراسة الوضع الراهن لمحطات خط (دمشق – سرغايا)"**، دراسة أعدت لنيل شهادة دبلوم دراسات عليا في الهندسة المعمارية، قسم تخطيط المدن، جامعة دمشق، كلية الهندسة المعمارية، إشراف: د. نتاليا عطفة، ٢٠٠٥م – ٢٠٠٦م.

٣ -تقارير:

[١٨] الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، شركة ريكس الدولية، شركة ياتشيو الهندسية المحدودة، **"مسودة التقرير النهائي حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية"**، كانون الأول ٢٠٠٧م.

[١٩] ايكوشار، ج.بانشويا، **"التقرير المبرر للمخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق"**، ١٩٦٣م، المطبعة والجريدة الرسمية، مديرية الشئون الفنية، محافظة دمشق، الجمهورية العربية السورية، طبع في عام ١٩٧٣م.

[٢٠] شركة الدراسات والاستشارات الفنية (GCEC)، **"التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠)"**، الجمهورية العربية السورية، وزارة الإدارة المحلية، محافظة دمشق، كانون الثاني ٢٠٠٥م.

[٢١] تقرير مديرية شئون البيئة، محافظة دمشق.

[٢٢] الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، شركة ريكس الدولية، شركة ياتشيو الهندسية المحدودة، **"مسودة التقرير النهائي حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية"**، المجلد ١، ملخص الدراسة، كانون الأول ٢٠٠٧م.

[٢٣] الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، شركة ريكس الدولية، شركة ياتشيو الهندسية المحدودة، **"مسودة التقرير النهائي حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية"**، المجلد ٣، تقرير حول المخططات التفصيلية، كانون الأول ٢٠٠٧م.

[٢٤] الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، شركة ريكس الدولية، شركة ياتشيو الهندسية المحدودة، **"مسودة التقرير النهائي حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية"**، المجلد ٤، تقرير القطاعات ، كانون الأول ٢٠٠٧م.

[٢٥] محافظة دمشق، تقرير إستراتيجية محافظة دمشق **"الرؤى والموجهات الإستراتيجية للمصور العام لمدينة دمشق"**، مديرية التنظيم والتخطيط العمراني، محافظة دمشق، وزارة الإدارة المحلية، الجمهورية العربية السورية، ٢٠٠٨م.

٤ -أبحاث ومنشورات:

[٢٦] العمر، أنيس، **"نظريات التخطيط الإقليمي – دراسة حالة إقليم الساحل"**، بحث أعد في قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، دمشق، سورية، ٢٠٠٧م.

[٢٧] عزيز، رنا، **"تضخم مركز المدينة في نطاق التخطيط الإقليمي"**، بحث أعد في قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، دمشق، سورية، ٢٠٠٧م.

[٢٨] عبدو، وسام، **"الكثافة السكانية وتأثيرها على توسع المدن"**، بحث أعد في قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، دمشق، سورية، ٢٠٠٧م.

[٢٩] الخريف، رشود بن محمد، أستاذ جغرافية السكان، **"التحضر ونمو المدن في المملكة العربية السعودية خلال الفترة (١٩٧٤م – ٢٠٠٤م)"**، سلسلة علمية تصدر عن وحدة البحث والترجمة، قسم الجغرافيا، جامعة الكويت، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، (١٤٢٨هـ - ٢٠٠٧م).

[٣٠] جبور، سعد الله، **"المجريات العمرانية بدمشق والمخطط التنظيمي العام في الفترة (٦٥-٨٥)"**، قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، سوريا.

[٣١] شعبان، ميساء، علي، عروة، **"تخطيط النقل على مستوى الإقليم (دراسة حالة إقليم دمشق الكبرى)"**، بحث أعد في قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية العمارة، جامعة دمشق، بإشراف: د. نتاليا عطفة، ٢٠٠٧م.

[٣٢] بهنسي، عفيف، **"سورية التاريخ والحضارة، المنطقة الجنوبية، محافظات: السويداء ودرعا والقنيطرة"**، إصدارات وزارة السياحة ، تموز، ٢٠٠١م.

٥ ـ محاضرات وورشات عمل ومؤتمرات:

[٣٣] روس، بيتر، برنامج تحديث الإدارة البلدية (MAM)، **"مشاريع برنامج المام في المدن الستة"**، ورشة عمل لبرنامج تحديث الإدارة البلدية (المام) بعنوان: "مشاريع برنامج (MAM) في المدن الستة"، مشتى الحلو، طرطوس، ٢٥ شباط ٢٠٠٧م.

[٣٤] أشرف، نبيل، **"التخطيط والتنمية العمرانية"**، ورشة عمل لبرنامج تحديث الإدارة البلدية (المام) بعنوان: "مشاريع برنامج (MAM) في المدن الستة"، مشتى الحلو، طرطوس، ٢٥ شباط ٢٠٠٧م.

[٣٥] تاكاهاشي، كينجي، **"تنمية المدن الجديدة في اليابان (من مساكن في الضواحي إلى مدن معتمدة على الذات)"**، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا)، ٢٨ تشرين الأول ٢٠٠٧م.

[٣٦] هاشيموتو، كينجي، **"المركز العمراني الثانوي للواجهة المائية في مدينة طوكيو (مركز شينجوكو العمراني الثانوي)"**، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا)، ١٩ تشرين الثاني ٢٠٠٧م.

[٣٧] سوزوكي، سيشيرو، **"مدينة تسوكوبا العلمية"**، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (الجايكا)، ٨ تشرين الثاني ٢٠٠٧م.

[٣٨] علي، سيد عباس، **"إستراتيجية وآليات تنمية المدن الجديدة في مصر"**، بحث قدم في مؤتمر الأزهر الهندسي الدولي التاسع، من ١٢- ١٤ إبريل ، قسم العمارة، كلية الهندسة، جامعة أسيوط، مصر، ٢٠٠٧م.

[٣٩] علي، سيد عباس، **"إستراتيجيات وآليات تنمية المدن الجديدة في مصر"**، قسم العمارة، كلية الهندسة، جامعة أسيوط، مصر، في مؤتمر الأزهر الهندسي الدولي التاسع، ١٢- ١٤ نيسان ٢٠٠٧م.

[٤٠] الفحام، مأمون، **"التخطيط الإقليمي والتنمية المستدامة (حول محاذير الخلط بين الأدوات التطبيقية والأهداف التنموية)"**، مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية، قاعة رضا سعيد، جامعة دمشق، دمشق، ٢٦ ـ ٢٩ تشرين الثاني، ٢٠٠٧م.

[٤١] ميا، رولا، **"تقويم الواقع التنموي من خلال مؤشرات رقمية وإسقاطها على المستويين الوطني والمحلي"**، مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية، قاعة رضا سعيد، جامعة دمشق، دمشق، ٢٦ ـ ٢٩ تشرين الثاني، ٢٠٠٧م.

[٤٢] علي، ابراهيم، عقيلي، طلال، رستم، علي، الشيخ حسن، صطوف، خليفاوي، رنا، **"التوزع الجغرافي للسكان في سورية ـ منعكسات التخطيط السائد حالياً على المسألة السكانية"**، مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية، دمشق، قاعة رضا سعيد، جامعة دمشق، دمشق، ٢٦ ـ ٢٩ تشرين الثاني، ٢٠٠٧م.

[٤٣] بركات، حسام، **"التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة (الأقاليم التخطيطية وآفاق التنمية فيها)"**، مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية، دمشق، قاعة رضا سعيد، جامعة دمشق، دمشق، ٢٦ ـ ٢٩ تشرين الثاني، ٢٠٠٧م.

[٤٤] التونسي، شاكر، **"واقع التخطيط العمراني في محافظتي دمشق وريف دمشق ومحافظة اللاذقية في العقدين الأخيرين)"**، ورشة عمل بعنوان: التخطيط العمراني في دمشق، كانون الأول ٢٠٠٦م.

[٤٥] التونسي، شاكر، **"تجارب محلية في مجال التخطيط الإقليمي والمكاني"**، مؤتمر قضايا التخطيط الإقليمي والعمراني في سوريا.

[٤٦] أشرف، نبيل، **"التخطيط والتنمية العمرانية في الجمهورية العربية السورية"**، شباط ٢٠٠٧.

[٤٧] حميدوش، أنور، **"المشكلات الناجمة عن النمو السكاني السريع**، ندوة النمو السكاني وأثره على مشكلة البطالة وخطط التنمية"، كلية التربية، جامعة حلب، دمشق ٢٤ ـ ٢٦ حزيران، ٢٠٠٢م.

[٤٨] وتار، فاتنة، **"الرؤى المستقبلية للتخطيط الإقليمي في سورية الملامح التخطيطية لتحقيق آفاق التنمية المستدامة"**، مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية، دمشق، قاعة رضا سعيد، جامعة دمشق، دمشق، ٢٦ ـ ٢٩ تشرين الثاني، ٢٠٠٧م.

[٤٩] عبويدة، أحمد، **"حلف المدن وإستراتيجية التنمية للمدن (مبادرة عمان لوضع إستراتيجية التنمية للمدينة)"**، عرض تقديمي، عمان، الأردن، آذار ٢٠٠٣م.

[٥٠] كامل، رايق، رئيس اللجنة التنفيذية لهيئة المكاتب العربية، م. مهيار، مؤيد، عضو اللجنة التنفيذية لهيئة المكاتب العربية، **"التنمية المستدامة (مفاهيم و أهداف)"**، عرض تقديمي.

[٥١] د.أشرف، نبيل، **"التخطيط والتنمية العمرانية في الجمهورية العربية السورية"**، شباط، ٢٠٠٧

[٥٢] هارتمان، جورج، **"الأهداف وقضايا التصميم في القانون المقترح (حول تشريع جديد للتخطيط الإقليمي في سوريا)"**، مؤتمر التشريع المقترح للتخطيط الإقليمي في سوريا.

[٥٣] جبور، سعد الله، **"التوسع العمراني وتآكل الغوطة وتوجهات المخطط التنظيمي العام الجديد لدمشق"**، ندوة "المحافظة على بيئة وعمران دمشق من خلال التنوع الحيوي للغوطتين"، دمشق ١٠ – ١٢ نيسان ٢٠٠١م، بالتنسيق مع مركز التعاون الأوروبي العربي، قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق.

[٥٤] عابدين، محمد يسار، عطفة، نتاليا، **تأثير التنمية الإقليمية على توجيه الامتداد العمراني للمدينة الأم (دراسة حالة مدينة دمشق)**، قسم تخطيط المدن والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، ٢٠٠٩م.

[٥٥] جبور، سعد الله، **"توجهات المخطط التنظيمي العام الجديد لمدينة دمشق"**، (ندوة ومعرض العمارة الأول في فرع نقابة المهندسين بدمشق، ٨ – ١١ تشرين الأول ٢٠٠٠)، ص٢.

[٥٦] أبو عياش، أمل، **"واقع استعمالات الأراضي بجوار الطرق في سورية"**، مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية، دمشق، قاعة رضا سعيد، جامعة دمشق، دمشق، ٢٦ - ٢٩ تشرين الثاني، ٢٠٠٧م.

[٥٧] عابدين، محمد يسار، **"واقع وآفاق تطوير المحور الجنوبي لمدينة دمشق"**، ٢٠٠٩م.

[٥٨] عابدين، محمد يسار، **"تنظيم مدخل مدينة دمشق الجنوبي"**، محافظة ريف دمشق، تشرين الأول ٢٠٠٨م.

عطفة، نتاليا، **"المعطيات والمعلومات اللازمة للتخطيط الإقليمي"**، قسم تخطيط المدن والبيئة، جامعة دمشق، كلية العمارة، ٢٠٠٧.

[٥٩] الحمصي، موفق، محمد، البني، الكردي، عبد القادر، **"المناخ في حوض دمشق ودور المناخ في التخطيط الاقتصادي (التعزيزات المناخية)"**، ندوة حوض دمشق المائي، مكتبة الأسد، نقابة المهندسين، فرع دمشق، ٢٧ – ٢٩ تشرين الأول ١٩٩٠م.

[٦٠] الأخرس، عبد المالك، **"الخصائص الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية للسكان في مدينة دمشق"**، ندوة حوض دمشق المائي، مكتبة الأسد، نقابة المهندسين، فرع دمشق، ٢٧ – ٢٩ تشرين الأول ١٩٩٠م.

[٦١] عبد السلام، عادل، **"جغرافية حوض دمشق"**، ندوة حوض دمشق المائي، مكتبة الأسد، نقابة المهندسين، فرع دمشق، ٢٧ – ٢٩ تشرين الأول ١٩٩٠م.

٦ -مجلات ودوريات:

[٦٢] الصفدي، حسام، **"توسع مدينة دمشق بين أحلام الرؤية الإستراتيجية وتراجيديا الريف المتاخم ووقائع الدراسة اليابانية"**، مجلة المهندس العربي، العدد ١٦٢، الربع الثالث، ٢٠٠٩م.

[٦٣] القلاع، محمد عامر، **"ملاحظات منهجية حول المصورات التنظيمية لمدينة دمشق في القرن العشرين (٢من ٢)، مجلة المهندس العربي"**، العدد ١٥١، دمشق، كانون الأول ٢٠٠٦م.

[٦٤] القلاع، محمد عامر، **"الفكر العمراني في المخطط الهيكلي العام لمدينة دمشق (أعدته الشركة العامة للدراسات والاستشارات الفنية ٩٢-٩٩)"**، مجلة المهندس العربي، العدد ١٤٧، دمشق، تشرين الثاني ٢٠٠٥م.

[٦٥] مهنا، زياد، **"الأنظمة وتطور السكن في مدينة دمشق منذ الثلاثينات وحتى التسعينات"**، مجلة باسل الأسد للعلوم الهندسية، العدد التاسع، ١٩٩٨م.

٧ -مواقع انترنت:

[٦٦] موقع الويكيبديا - www.**wikipedia**.org.

[٦٧] موقع أمانة مدينة الرياض، www.alriyadh.gov.sa.

[٦٨] من موقع أمانة مدينة الرياض، www.alriyadh.gov.sa، عن: جريدة الاقتصادية، مقال بعنوان: **"مخطط الرياض الاستراتيجي يصنع الجيل الأول من المخططين السعوديين"**، ١٨ صفر ١٤٣٠هـ.

[69] www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie,

[70]www.cbrd.co.uk,

[71]www.en.wikipedia.org/.../Town_and_country_planning_in_the_United_Kingdom

[72]http://books.google.at/books?id=VlDRlPbM9tMC&printsec=frontcover&client=firefox-a&source=gbs_navlinks_s#v= twopage&q&f=false

[٧٣] الصفدي، حسام، **"هل نواجه التحدي ونتجاوز أسباب تراجع منظومتنا العمرانية"**، مقالة على الانترنت، ٢٠٠٦م.

[٧٤] من موقع المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي www.hijazerail.com

[٧٥] موقع سيريانيوز www.Syria-news.com

[٧٦] من موقع بيلدكس اونلاين www.buildexonline.com مقالات بعنوان:

- بعد مرور ٤٥ عاماً على مخطط ايكوشار العمراني لدمشق.
- دراسة إستشراقية لمستقبل سورية عام ٢٠٢٥م تشير إلى تحديات مصيرية.

[٧٧] برنامج Google Earth.

٨ -مصادر أخرى:

[٧٨] التخطيط العمراني، **"المعايير الموضوعة للتفرقة بين الريف والحضر"**.

[٧٩] ربيع، مهدي كامل، **"التجمعات العمرانية الجديدة حول القاهرة الكبرى (رؤية نقدية)"**، معهد التخطيط العمراني، جامعة القاهرة.

[٨٠] أبو العطا، طارق عبد اللطيف، **"المدن والضواحي الثانوية كحل للتوسع العمراني (دراسة مقارنة عالمية)"**، جامعة القاهرة.

[٨١] الخطة الخمسية العاشرة (٢٠٠٦-٢٠١٠م)، هيئة تخطيط الدولة، رئاسة مجلس الوزراء، الجمهورية العربية السورية.

[٨٢] المكتب المركزي للإحصاء، رئاسة مجلس الوزراء، الجمهورية العربية السورية، إحصاءات الأعوام (٢٠٠٧م – ٢٠٠٤م – ١٩٩٤م – ١٩٨٤م – ١٩٨١م).

[٨٣] هيئة الاستشعار عن بعد:

- صور موجهة وغير مصلحة من برنامج ERDAS IMAGINE 9.1 Programe، القياس: ١٠م.
- صورة بانوجرامتك (أبيض وأسود) للجهة الجنوبية من مدينة دمشق، تم التقاطها بتاريخ ٢٣-٥-٢٠٠٨م، Explanation: 1B Full Scenes, Spot 4.
- صورة بانوجرامتك للمنطقة الوسطى من مدينة دمشق، التقطت بتاريخ ١٢-١٢-٢٠٠٨م، Explanation: 1B Full Scenes, Spot 4.
- صورة بانوجرامتك للمنطقة الشمالية من مدينة دمشق، التقطت بتاريخ ٢٣-٥-٢٠٠٨م، Explanation: 1B Full Scenes, Sattellite: Spot 4.
- صورة في التسعينات من مستشعر TM بواسطة القمر الصناعي لاندسات، القياس: ٦٠م.

[٨٤] الخطة الخمسية العاشرة للمؤسسة العامة للمواصلات الطرقية.

[٨٥] قانون حماية الطرق رقم ٢٦ لعام ٢٠٠٦م.

[٨٦] تعداد السكان والمساكن حسب التقسيمات الإدارية في كلاً من محافظتي دمشق وريف دمشق للأعوام (١٩٩٤م – ٢٠٠٤م – ٢٠٠٠٣م – ٢٠٠٠م).
[٨٧] أطلس مدينة دمشق، مشروع تحديث الإدارة البلدية MAM، ٢٠١٠م.

٩ -المراجع الأجنبية:

[88] K.Takahashi, **"Case Study: Tokyo Metropolitan Area",** JICA Programe, Deputy Team Leader, 10th February, 2007.

[89] Patrick Abercrombie, **''The County of London Plan''** 1943.

[90] Deckker, Thomas, **''The modern city revisited'',** published by: Taylor & Francis, 2000.

[91] Glikson, Arthur, "**Regional Planning and Development"**, Netherlands University, Foundation of International Corporation Leiden, 1955.

[91] Curwell, Steven, Deakin, Mark, Symes, Martin, **Sustainable Urban Development,** Volume:1 The Framework and Protocols for Environmental Assessment.

[92] A Policy on Geometric Design of Highway AND Streets – 2001 – American Association of State Highway and Transportation Officials, 4th edition.

[93] Highway Capacity Manual, Transportation Research Board, National Research Council. 2000, Washington D.C.

[94] Traffic Safety Analysis of Accidents in the demonstration area, by Per Stromgren, Sweden, February 2003.

مقترحات وتوصيات عامة:

تنطلق التوصيات من الأسباب والتوجهات التي تتحكم بتطور المدن وتخضع إلى تغييرات مستمرة، وان سرعة اكتشاف الخلل أو القصور في المجريات العمرانية يساعد كثيرا على معالجته، وفيما يلي بعض التوصيات والمقترحات التي خرج بها البحث من نتائج الدراسة...

١ - يجب العمل على تطوير الأنظمة والقوانين بما يتناسب مع الواقع الحالي والمدروس والمثالي المستقبلي وتلائمها مع متطلبات الحاجات التنموية المستقبلية، حيث إن هذه التشريعات والقوانين في الواقع هي السلطة الأولى التي تحكم الدراسات التخطيطية والتنفيذية بكل درجاتها، (من التخطيط الوطني وحتى نظام ضابطة البناء).

٢ - يجب مراعاة جميع الاستراتيجيات والتوجهات الإقليمية والرؤى الوطنية، والخطط الخمسية التنموية قبل البدء بالدراسات التخطيطية. وصياغة استراتيجيات تخطيطية متكاملة بحيث تربط بين الخطط الإنمائية الوطنية والخطط الإنمائية على المستوى الإقليمي.

٣ - مما جاء في خطاب القسم للسيد الرئيس عام ١٧-٧-٢٠٠٠م، بأنه: (يجب التأكيد على التخطيط وعلى نوعية هذا التخطيط بهدف الوصول إلى مجتمع ودولة نوعيين، وبالتالي متابعة بناء سورية عصرية متقدمة...)، ونحن اليوم أمام مرحلة أخرى تتطلب تفعيل العمل **بالتخطيط الإقليمي** وتم التأكيد على أهمية العمل **بالتخطيط الإقليمي** بقوله: (ومن المهم اعتماد **التخطيط الإقليمي** في سياستنا التنموية... وذلك لتوجيه مشاريعنا المستقبلية بالاتجاه المناسب.. من خلال وضع خارطة اقتصادية واجتماعية وتعليمية واستثمارية واضحة .. في ضوء الاحتياجات من جهة والمهام الوظيفية لمناطق القطر المختلفة من جهة أخرى ... في إطار تحقيق تنمية متوازنة وعادلة تتكامل مع الاتجاه نحو **اللامركزية** الإدارية في خططنا الراهنة. وبما يضمن في النهاية **الكفاية التنموية الشاملة** على صعيد كل منطقة ومحافظة وبشكل متكامل ومتناسق مع باقي مناطق ومحافظات القطر).

٤ - يتناول **التخطيط الإقليمي** بمفهومه الشامل كل الدراسات التخطيطية الإقليمية ويجمع بين استعمالات الأراضي والتخطيط الاقتصادي والاجتماعي والدراسات البيئية والمتعلقة بالاستدامة المستمرة. وإن التخطيط الإقليمي مرغوب ليس فقط من أجل رفاهية المواطنين في كل إقليم فقط، ولكنه ضروري للاستمرار في ظل اقتصاد العولمة الحالي.

٥ - يجب أخذ الإجراءات السريعة والشاملة ضمن منهجية إقليمية نحو إعداد مخطط تنظيمي للمدينة، ويجب أن يتم توجيه المخطط من خلال رؤية أو هدف تنمية طويل الأمد وتحديث هذه المخططات بمراعاة الأثر البيئي.

٦ - يجب التفكير بالحد الأدنى كحد أقصى في الاستثمار كهدف الدراسات الإقليمية.

٧ - إن كلاً من مدينتي دمشق ودرعا تتمتع بمميزات كثيرة تجعلها قادرة على جذب الاستثمارات، ولكن يجب أن تكون هناك دراسة جدوى اقتصادية واضحة للمشاريع المتوفرة للاستثمار. حيث يوجد في درعا اليوم **مناطق تنمية جديدة** قرب الحدود مع ريف دمشق.

٨ - العمل على تشجيع مشاركة القطاع الخاص في التنمية العمرانية والتي قد تكون ممكنة دون تغيير الإطار القانوني الحالي وذلك عن طريق تعزيز دور الاستثمارات في مشاريع البنى التحتية باعتبارها العمود الفقري للتنمية. ووضع شروط مناسبة لتوضع المنشآت السياحية والصناعية والمجتمعات العمرانية بحيث تتحمل هذه المنشآت تكاليف إقامة طرقها الخاصة.

٩ - الحد من الزحف العمراني نحو الأراضي الزراعية المتبقية قدر الإمكان من خلال ضبط الانتشار العمراني.

١٠ - تنمية التجمعات العمرانية الواقعة على المحور وخاصة الموجود ضمن مناطق التنمية الواعدة. وتحقيق المزيد من التنمية الريفية والتي تحقق الاستقرار الاقتصادي وتقلل من معدلات الهجرة. والعمل على معالجة واقع العشوائيات العمرانية وتحديد مستقبل المنشآت القائمة فيها.

١١ - التأكيد على ضرورة وجود هيئة عليا لدمشق الكبرى لمتابعة تنفيذ الرؤية العمرانية المشتركة للتجمعات السكانية في إقليم دمشق. وتضم هذه الهيئة كلاً من (الريف والمدينة) ويكون هدفها توحيد الرؤى التخطيطية المشتركة لهذين الجهتين وسلطتها المحافظين بالمشاريع.

١٢ - ضرورة إيجاد صيغة توافقية في نظم البناء والسيطرة على النمو العمراني ضمن توجيهات تراعي غوطة دمشق والمواقع ذات الخصوصية التي تتطلبها التنمية العمرانية والبيئية وضمن الإمكانات المتاحة للحوض المائي مع ضرورة تهيئة السبل اللازمة لتنفيذ هذا التصور ضمن صيغة (تنمية عمرانية مستدامة لهذا الإقليم).

١٣ - العمل على حماية الموارد الطبيعية في الإقليم بسبب **الإساءة الحالية لاستخدام** لهذه الموارد الهامة.

١٤ - يجب الأخذ بإجراء التقويم المستمر للمخطط العام لمدينة دمشق والعمل على وضع المخططات المرحلية لتنفيذ المخططات العامة بشكل متوافق مع الخطط الخمسية للدولة.

١٥ - يتوجب أن يكون الإهتمام الرئيسي **بتوجيه التنمية العمرانية** اللاحقة اليوم إلى المناطق التي تتوفر فيها المياه بشكل أفضل.

١٦ - إن تعديل النظام القانوني والمؤسساتي للتخطيط والتنمية والضبط العمراني يجب أن يهدف إلى شراكة أشمل وأقوى بين القطاعين العام والخاص.

١٧ - صياغة استراتيجيات تخطيطية متكاملة بحيث تربط بين الخطط الإنمائية الوطنية والخطط الإنمائية على المستوى الإقليمي.

١٨ - لتحقيق رؤية مثالية مستقبلية للمحور يجب إجراء دراسات تخطيطية إقليمية وتنظيمية لتحديد استعمالات الأراضي أصولاً، إضافة إلى وجود التشريعات والأنظمة المناسبة للوضع المستقبلي، ومن ثم إجراء توطين للمشاريع التنموية العمرانية في ضوء هذه الدراسات وحسب المعطيات والميزات المتاحة (من مياه وزراعة ونشاطات اجتماعية واقتصادية)، والحاجة لمثل هذه المشاريع في المستقبل.

١٩ - إن من أولويات العمل للنهوض بالواقع التنموي في سورية:

- ضرورة تفعيل العمل بالتخطيط الإقليمي.
- تطوير الإطار التشريعي والقانوني الناظم للعمل التخطيطي الإقليمي.
- دمج مفهوم التنمية المستدامة في السياسات التنموية والقطاعية والإقليمية والمحلية.
- تعزيز اللامركزية الإدارية والمالية.
- ضرورة الإطلاع على تجارب النجاح والفشل في البلدان المتقدمة.
- تفعيل التخطيط الشامل على المستوى المركزي، والذي يحقق التكامل الإقليمي والقطاعي.
- تفعيل التخطيط التنموي والاستثماري إلى جانب المشاريع الخدمية على المستوى المحلي من خلال مشاركة المجتمع المحلي.
- تفعيل دور الإعلام في نشر مفاهيم التخطيط الإقليمي وأهميته.

٢٠ -يكمن الحل المؤقت في حال لم توجد الخطة الإقليمية هو بوجود الخطة التنظيمية والمنهجية والرؤية الواضحة لهذا المشروع على الأقل، حيث إن وضع تصور حقيقي واقعي ومستقبلي ناجح لدمشق يتطلب مشاركة جميع أطراف المدينة ومحيطها الحيوي وفعاليتها. وضرورة اعتماد فكرة "السياسات العمرانية" طويلة الأمد بمشاركة محلية وشعبية.

٢١ -**إن الأماكن الجيدة تتطلب أن تكون مدن فعالة، مؤثرة، مكتفية ذاتياً، ناجحة اقتصادياً ومستدامة بيئياً.**

٢٢ -إن إيقاف نمو دمشق يجب أن يكون تخطيطياً وليس قصراً وبتخطيط استراتيجي إقليمي. حيث لا يتم الحل الصحيح إلا بالتجديد العمراني لأنواع الاستعمالات.

٢٣ -يجب أن تنطلق الرؤى مع المخطط الإقليمي للمنطقة الجنوبية (المحافظات الأربعة) أو على الأقل محافظة دمشق وريفها.

٢٤ -إن الأخذ بسبب واحد و معالجته لن يؤدي إلى النتيجة المرجوة في تحسين واقعنا العمراني ولا بد من دراسة ومعالجة مجموعة الأسباب التي أدت إلى فشل منظومة التخطيط العمراني في العقدين السابقين وتوفير الآلية والظروف لمعالجة هذه المسببات.

٢٥ -ويجب أن يكون هناك استغلال للأراضي الفضاء الموجودة والبدء بتنميتها.

٢٦ -من الممكن إيجاد الحلول من أجل الاستخدامات الصناعية الموجودة حالياً وهي إما بإعطاء الحوافز للخروج وتوفير الأماكن البديلة، أو إعطاء مهلة من ٣ – ٤ سنوات لإيجاد البديل.

٢٧ -بالنسبة لعدم تلبية طريق المحور الجنوبي للإحتياجات الحالية والمستقبلية للمحور فقد تمت التوصية على ما يلي:

- وضع خطة مرورية واقعية لدراسة النقل والمواصلات على هذا المحور، يلتقي فيها كلاً من التخطيط الإقليمي الشامل والتخطيط الإقليمي للنقل معاً.
- تطوير الطريق بما يتناسب مع الاحتياجات الاستثمارية والتنموية المستقبلية.
- إعادة الدراسة التنظيمية المقترحة لكي تتناسب مع الخطط التنموية للدولة.
- توظيف مشاريع تنموية جديدة تتناسب مع متطلبات المدينة ومحيطها (بدراسة شمولية كاملة).
- تنفيذ مشروع وزارة النقل المقترح للمحور جديد (شمال – جنوب)، مشروع (BOT)، طريق دولية عربية تربط شمال سورية بجنوبها.
- إيجاد محور حركة سريع وتخديمي، يوازي الطريق القديم وبمواصفات دولية مع القيام بتنمية المحور الحالي.
- الالتزام بالقوانين والشروط المرورية (قانون حماية الطريق)، وحقوق الطريق الدولية، لتتناسب مع المعايير الدولية.
- فتح معابر شريانية فرعية وتخديمية تساعد في تفريغ الغزارة المرورية وتسهيل الحركة اليومية.
- توفير حارات مرورية إضافية وجيوب تخديمية تساعد في تأمين الوقوف والمواقف النظامية للمركبات.
- لا بد من اتخاذ الإجراءات السريعة والعاجلة للحد من الزحف العمراني على الطرقات العامة والسريعة ووضع ضوابط أكثر فعالية لمنع توسع المخططات التنظيمية باتجاه الطرق العامة.
- تطوير شبكات النقل وتعزيز دور السكك الحديدية والنقل العام (LRT)، وتفعيل النقل العام وخطوط المترو، في نقل الأشخاص والبضائع.
- الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة في تنظيم استعمالات الأراضي بجوار الطرق العامة.
- التطبيق الحازم للقوانين خاصة فيما يتعلق بقانون حماية الطرق وإزالة التعديات من عليها. وأن تكون التوسعات محصورة فقط بما يلبي احتياجات النمو العمراني المستقبلي.
- يجب العمل على تقييد منح الرخص على جوانب الطريق السريع وخاصة ذات الغزارات المرورية العالية وإجراء التعديلات القانونية المناسبة والتي قد تتطلب تعديلات في قانون حماية الطرق الحالي، وغيرها من التشريعات الناظمة لمنح الرخص للبناء خارج المخططات التنظيمية في حين أن التشريعات الحالية غير مكتملة وتعطي الصفة القانونية للإستخدام الغير مخطط للأراضي بجوار الطرق العامة من خلال الترخيص لإقامة المنشآت والمساكن بجوار الطرق العامة.
- يجب لحظ منطقة حماية خضراء تكون حرم للطرقات السريعة تقدر ب / ٥٠ / م كحد أدنى على طرفي كل طريق.
- تجنب الاستخدام المكثف لاستعمالات الأراضي حول الطرق الدائرية.

٢٨ - وعلى ضوء تقييم الوضع الراهن في عدم تلبية شبكة البنى التحتية والخدمات والمرافق الموجودة في المحور لحاجات المنشآت والفعاليات الموجودة فقد تطلب الأمر التوصية بالآتي:

- إعادة النظر في الدراسات التخطيطية وشمل هذه الدراسات ضمن دراسات إقليمية.
- تأهيل هذه الشبكة الخدمية بما يتناسب مع الاحتياجات الحالية والمستقبلية والرفع من طاقة الشبكة الحالية، وتطويرها وإعادة هيكلتها مما يساهم في تخفيف الضغط الخدمي على طاقة شبكة المدينة أيضاً.
- تغطية احتياجات الشبكة من ضمن استثمارات القطاع الخاص.
- التقاءها مع حاجات ومتطلبات (LRT).

تساؤلات كثيرة تطرح نفسها في ختام البحث الذي نرجو أن نكون قد وفقنا في طرحه ومعالجته وتبيان نتائجه، ويبقى السؤال:

- ما هو الحل الأمثل أو المثالي (المستقبلي)؟ هل هو بإبقاء الوضع على ما هو عليه؟ أم هل يكون الحل بتعديل نظام الوجائب العمرانية؟ وهل يمكن تعديله؟
- أين يكمن الحل الآني والصحيح ؟
- من صاحب القرار الأول اليوم، هل هي السلطة التشريعية أم السلطة التنفيذية؟
- وهل تكفي توصيات البحوث والدراسات والرسائل العلمية لتكون وسيلة لتوصيل الهدف والرسالة عن مدى أهمية ظاهرة عمرانية ما أو مشكلة عمرانية أرسلت صرختها العمرانية عبر هذه الرسائل والبحوث؟

إن الإجابة على كل هذه الأسئلة ليس مهماً بقدر أهمية تسليط الضوء عليها، وفتح باب المناقشة وأخذها بعين الاعتبار كمعايير يجب اعتبارها أثناء القيام بالدراسة التخطيطية المستقبلية لأي محور تنمية أو محور عمراني، وخاصة لجهات أصحاب القرار.

حيث إن الحلول القادمة أحياناً قد تكون مثالية، كون الوضع الراهن والملكيات معقدة، فالحل الأمثل يكمن بوجود الدراسات التخطيطية الإقليمية الشاملة، ضمن الرؤى الوطنية والمنهجية الواضحة، والأخذ بعين الاعتبار المعايير الدولية للطرقات، بالإضافة إلى وضع الملكيات، والتأكيد على مخطط استعمالات الأراضي، كل هذه العوامل مجتمعة تضمن وجود حلول مثالية حتى الأمد البعيد ٢٠٥٠م.

الملحق رقم [١]

"الاستبيان"

١ -الاستبيان

١-١ تعريف الاستبيان
١-٢ متى يستخدم الاستبيان
١-٣ خطوات تصميم الاستبيان

٢ -هدف الاستبيان

٣ -تاريخ توزيع الاستبيان

٤ -الجهات والمؤسسات والأشخاص التي تم توزيع الاستبيان عليها

٥ -عدد الاستبيانات

٦ -ملاحظات حول الاستبيان

٧ -عرض إحصائيات ونتائج الاستبيان

٨ -نماذج من استبيانات بعض الباحثين

١ -الاستبيان (Questionnaire):

يستعين الباحثون بالاستبيان كثيراً لأنه أداة اقتصادية، سهلة وسريعة في تطبيقها، ونظراً لأنه عبارة عن مجموعة من الأسئلة أو العبارات التي بموجبها يحصل الكشف أو الاستدلال على ما يسيطر على الأفراد من ظواهر أو ما يعترضهم من سلوك عند مواجهة موقف معين، لذا فانه يحتاج إلى عناية فائقة في تحديد أبعاده، ودقة بالغة في صياغة عباراته أو أسئلته بما يحقق الغرض من تطبيقه بنجاح.[١]

١-١ تعريف الاستبيان:

الإستبانة أو الاستبيان هو عبارة عن "أداة من أدوات البحث معدة لجمع البيانات بهدف الحصول على إجابات عن مجموعة من الأسئلة أو الاستفسارات المكتوبة في نموذج اعد لهذا الغرض ويقوم المبحوث بتسجيل إجابته بنفسه".

١-٢ متى يستخدم الاستبيان؟

يستخدم الاستبيان عادةً عندما يصعب الحصول على بيانات بالملاحظة أو المقابلة الشخصية. لذلك فإن استخدام الاستبيان في بعض الدراسات والبحوث يعد وسيلة فعالة وميسورة.

١-٣ خطوات تصميم الاستبيان:

وتتلخص هذه الخطوات كالآتي:

١- تحديد نوع المعلومات المطلوب الحصول عليها.
٢- تحديد شكل الأسئلة وصياغتها وتسلسلها وكيفية الإجابة عليها.
٣- تجريب استمارة الاستبيان قبل تعميم وتطبيقها.
٤- تنسيق وإعداد الاستبيان في صورته النهائية.

٢ -هدف الاستبيان:

إن هدف الاستبيان يكمن في تقييم تجربة أو ظاهرة المحور الجنوبي، وقياس مدى درجة النقد فيها، والوقوف على الإيجابيات والسلبيات للمفهوم والتطبيق.

ويبحث الاستبيان في كيفية الحصول على المعلومات والإجابات لبعض الأسئلة عن "سياسة محاور التنمية العمرانية" بالإضافة إلى مشاركة صانعي القرار وذوي الخبرة فيه، حيث إن توجيه هذا الاستبيان نحو هذه الفئة بالتحديد يضمن إغناء البحث للوصول إلى نتائج عملية قابلة للتطبيق وليس مجرد بحث نظري. ويتألف الاستبيان من محورين رئيسين:

١ - خطط التنمية والرؤى بشكل عام.
٢ - المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا).

٣ -تاريخ توزيع الاستبيان:

بدء العمل على تصميم نموذج الاستبيان في ٢٠/ ١٢/ ٢٠٠٩م، وتم التأكد من صحة الاستمارة (كخطوة من خطوات تصميم الاستبيان) عن طريق تجريب هذه الإستمارة مع بعض المبحوثين من ذوي الخبرة للتأكد منها، وتم تجريب الاستبيان الأول بتاريخ ٢٠١٠/١/١١م، وتم تدارك الملاحظات والأخطاء، وبدأ العمل الفعلي على توزيع هذه الإستبيانات بتاريخ ٢٠١٠/١/١٧م، واستمرت فترة توزيع واستلام الاستبيانات حتى العاشر من آذار.

٤ -الجهات والمؤسسات التي تم توزيع الاستبيان عليها:

كان شرط اختيار الجهات والمؤسسات التي سيتم طرح الاستبيان عليها أن تكون من جهات أصحاب قرار في التخطيط الإقليمي والعمراني وعلى علاقة بمجريات أحداث تطور المحور الجنوبي والواقع العمراني الراهن أو جهات شاركت في دراسات خاصة بالمحور الجنوبي بالإضافة إلى جهات تعاون دولية تشارك الجهات الحكومية في الدراسات والرؤى العمرانية والإقليمية.

---

[١] أحمد عويس، خير الدين، **"دليل البحث العلمي"**، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، ط ١، ١٩٩٧م.

➔ وفيما يلي عرض بأسماء الجهات التي تم توزيع الاستبيان عليهم:

- وزارة الإدارة المحلية.
- محافظة دمشق.
- محافظة ريف دمشق.
- مديرية التخطيط العمراني في وزارة الإدارة المحلية.
- شركة الدراسات والاستشارات الفنية.
- رؤساء البلديات (داريا، صحنايا وأشرفية صحنايا) (لم يتم التوزيع)
- كلية الهندسة المعمارية.
- مهندسون واستشاريون.

(برامج تعاون دولية)

- برنامج التنمية العمرانية المستدامة في الوكالة الألمانية للتعاون التقني (GTZ).
- برنامج تحديث الإدارة البلدية (MAM).
- برنامج الوكالة اليابانية للتعاون التقني (JICA).
- شركة تيركون الألمانية.

٥ عدد الاستبيانات الموزعة:

تم توزيع حصيلة (٤٧) استبيان، والحصول على (٣١) نسخة مرجعة، حيث كانت نسبة الإرجاع ٦٦% تقريباً، وسيتم في آخر الملحق ورود بعض نماذج الاستبيانات الموزعة.

٦ ملاحظات حول الاستبيان:

هناك بعض الملاحظات التي تم لحظها حول الإستبيان من قبل المبحوثين، نذكر بعضها فيما يلي:

- أبدى بعض المبحوثين ترحيباً بالإجابة على الإستبيان والبعض الآخر اعتذر عن الإجابة بسبب ضيق الوقت أو بسبب غياب الدراسات الإقليمية عن واقع التخطيط العمراني في سورية اليوم دونما إنقاص من قيمة البحث العلمية أو قيمة موضوعه.
- المدة الزمنية التي يستغرقها الباحث للإجابة عن الأسئلة طويلة نسبياً ولا تتناسب مع ضيق وقت الخبير أحياناً.
- الأسئلة قد سلطت الضوء على موضوع مهم وجديد في البحث وخاصة في مجال المشاكل العمرانية والإقليمية التي تعاني منها دمشق والمحور الجنوبي اليوم.
- تغيب الاستبيان في أسئلته عن مناقشة بعض الوقائع الموجودة على المحور مثل الوضع الأمني والعسكري ووضع المياه بالإضافة إلى وضع الدراسات الإقليمية.
- تم طرح استفسار خلال توزيع الاستبيان من أحد المبحوثين فيما إذا كان طرح ونتيجة هذا الاستبيان ستغير من رؤية وتوجه أصحاب القرار؟.
- تم تقييم جودة أسئلة الاستبيان بنسبة ٤٨% كأسئلة جيدة وبنسبة ٣٠% ممتازة.

ويوضح الجدول رقم [م١ - ١] عدد الاستبيانات الموزعة والمرجعة من كل جهة (وهذا سيساعد في معرفة نسبة آراء هذه الجهات لاحقاً عند ذكر النتائج).

اسم الجهة	عدد الاستبيانات الموزعة	عدد الاستبيانات المرجعة
وزارة الإدارة المحلية	٥	٣
محافظة دمشق	٣	٢
محافظة ريف دمشق	٣	٣
مديرية التخطيط العمراني	٧	٤
شركة الدراسات والاستشارات الفنية	٢	٢
كلية الهندسة المعمارية	١٢	١٠
مهندسون واستشاريون	٧	٣
GTZ	١	١
MAM	٢	٠
JICA	٣	٢
التيركون	٢	١
المجموع	**٤٧**	**٣١**

الجدول [م١ – ١]: عدد الاستبيانات الموزعة والمرجعة من كل جهة.
المصدر: الباحثة.

وفيما يلي يوضح الجدول [م١- ٢]: أسماء المبحوثين الذين شاركوا في تعبئة الاستمارات شاكرين لهم تعاونهم وصبرهم ووقتهم الثمين.

وبموافقة من بعض المبحوثين سيتم ذكر الأسماء حسب ترتيب الجهات كالتالي:

اسم الشخص	الجهة
م. حسن جنيدان	وزارة الإدارة المحلية
م. أسامة السراج	وزارة الإدارة المحلية
م. حسان الحاج	محافظة دمشق
م هيام العلي	محافظة دمشق
د. شاكر التونسي	محافظة ريف دمشق
م. سناء العيسى	محافظة ريف دمشق
د. سمير لقطينة	محافظة ريف دمشق
م. عبد الكريم ادريس	مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية
د. الياس حداد	مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية
د. صفوان عساف	شركة الدراسات والاستشارات الفنية
د. نتاليا عطفة	شركة الدراسات والاستشارات الفنية
د. يسار عابدين	كلية الهندسة المعمارية
د. نبيل أشرف	كلية الهندسة المعمارية
د. زياد مهنا	كلية الهندسة المعمارية
د. موفق دغمان	كلية الهندسة المعمارية
د. طلال عقيلي	مستشارون ومخططون
د. مأمون فحام	مستشارون ومخططون
د. حسام الصفدي	مستشارون ومخططون
Hilmar Von Lojewski	برنامج الوكالة الألمانية للتعاون التقني – GTZ
Tokura	الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - JICA
Tsuyoshi Hashimoto	الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - JICA

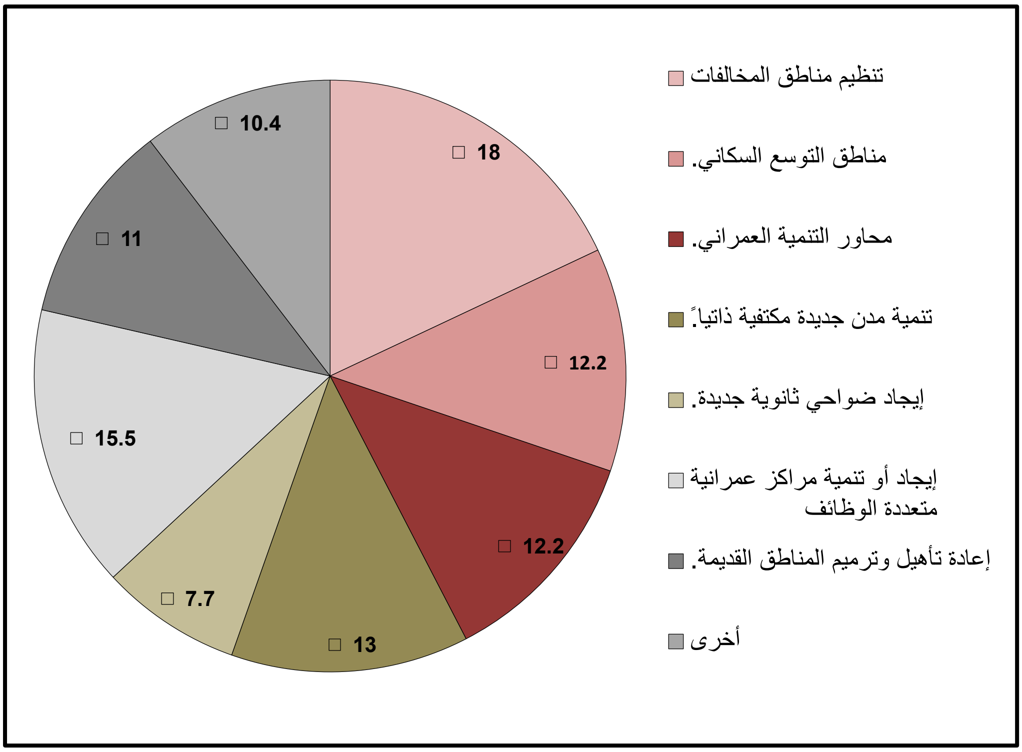
الجدول [م١ – ٢]: أسماء بعض المشاركين في تعبئة الاستبيان.
المصدر: الباحثة.

* آخرون رغبوا عدم ذكر أسمائهم شاكرة لهم وقتهم وجهدهم الثمين أيضاً.

٧ ـ عرض إحصائيات ونتائج الاستبيان:

القسم الأول: خطط التنمية والرؤى الإقليمية

١ ـ ما هي برأيك الحلول المقترحة للتضخم السكاني والتنمية العمرانية في إقليم دمشق ؟

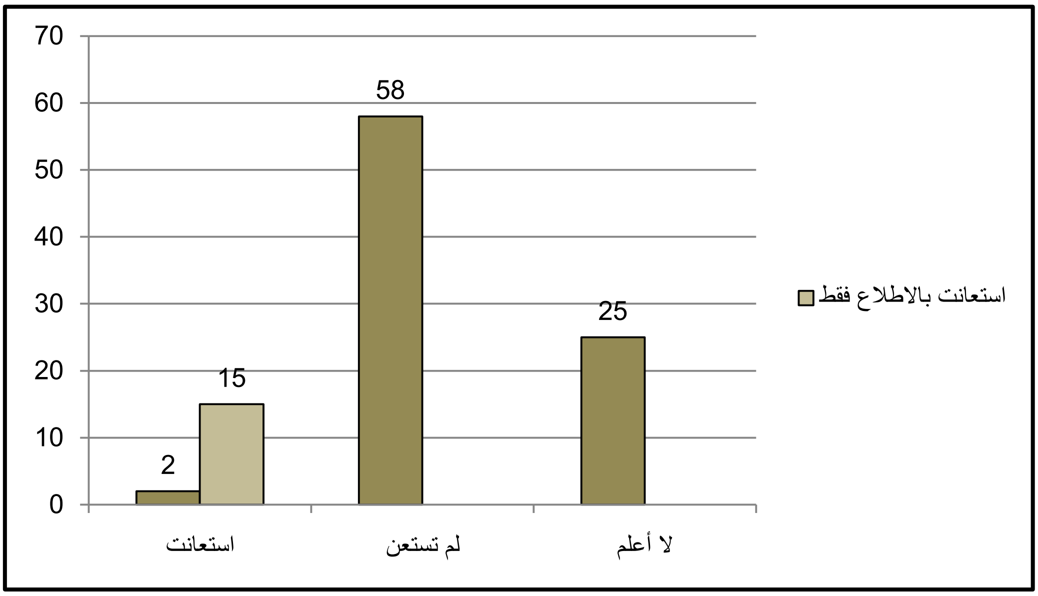


الشكل [م١ ـ١]: نسبة توزيع حلول التوسع السكاني في إقليم دمشق.

---

٢ ـ هل استعانت مدينة دمشق بتجارب في (التنمية العمرانية) من مدن أخرى نجحت في معالجة التضخم السكاني؟

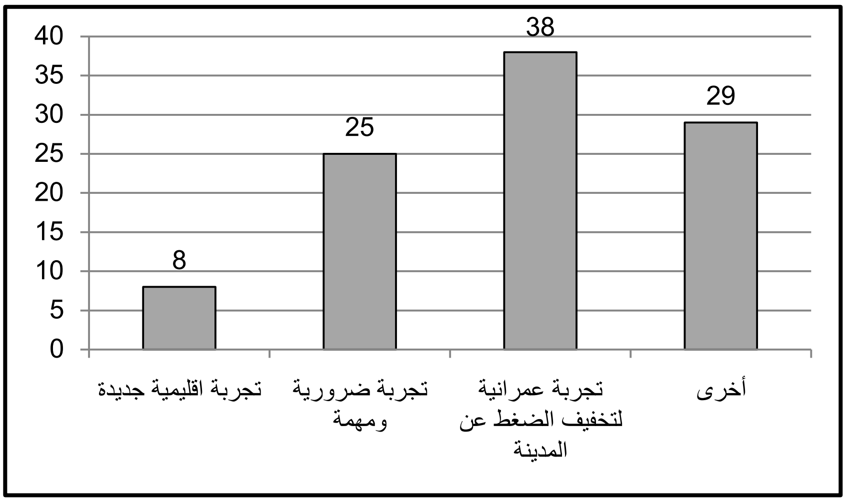
○ لم تستعن ○ استعانت / استعانت بالإطلاع فقط ○ لا أعلم



الشكل [م١ – ٢]: مدينة دمشق وتجارب المدن الأخرى.

٣ - هل تعتبر <u>تطبيق</u> تجربة محاور التنمية العمرانية في إقليم دمشق هي:

-تجربة إقليمية جديدة - تجربة ضرورية ومهمة. - تجربة عمرانية لتخفيف الضغط عن المدينة - أخرى



الشكل [م١ -٣]: تطبيق تجربة محاور التنمية في إقليم دمشق.

---

٤ - هناك تجارب في سورية قامت على سياسة (محاور التنمية الإقليمية) مثل تجربة (محور حسياء – حمص) فهل برأيك تعتبر هذه السياسة ناجحة أم لا ؟

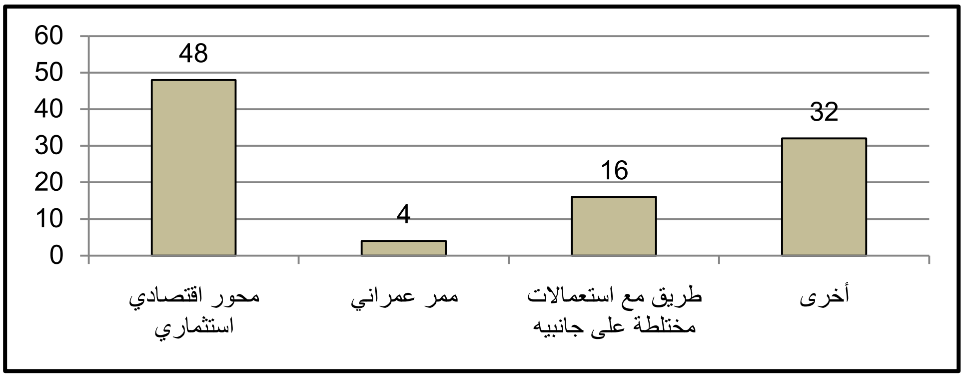


الشكل [م١- ٤]: تجربة محور حمص – حسياء.

---

٥ - ماذا يعني مصطلح (محور التنمية) بالنسبة لك؟

- محور اقتصادي – استثماري
- (ممر عمراني) Urban Corridor
- طريق مع استعمالات مختلطة على جانبيه
- أخرى

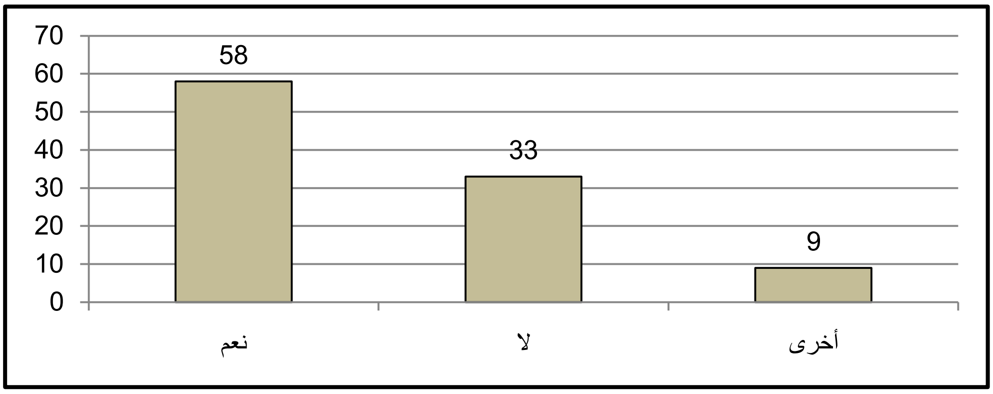


الشكل [م١ – ٥]: مفهوم (محور التنمية).

---

٦ - هل يمكن أن نسمي محور (دمشق – درعا) محور تنمية عمراني:

- نعم
- لا
- أخرى

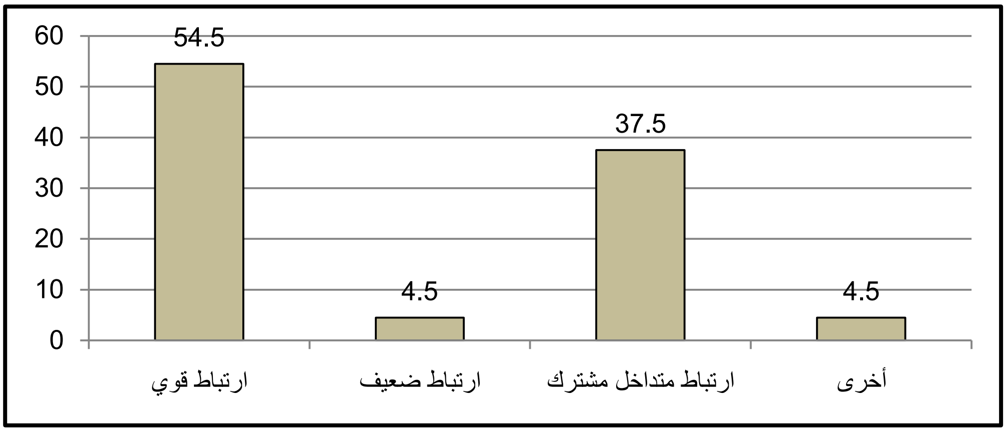


الشكل [م١ – ٦]: محور دمشق - درعا محور تنمية أم لا؟

---

٧ - ما هي درجة الإرتباط بين محاور التنمية ومداخل المدن؟

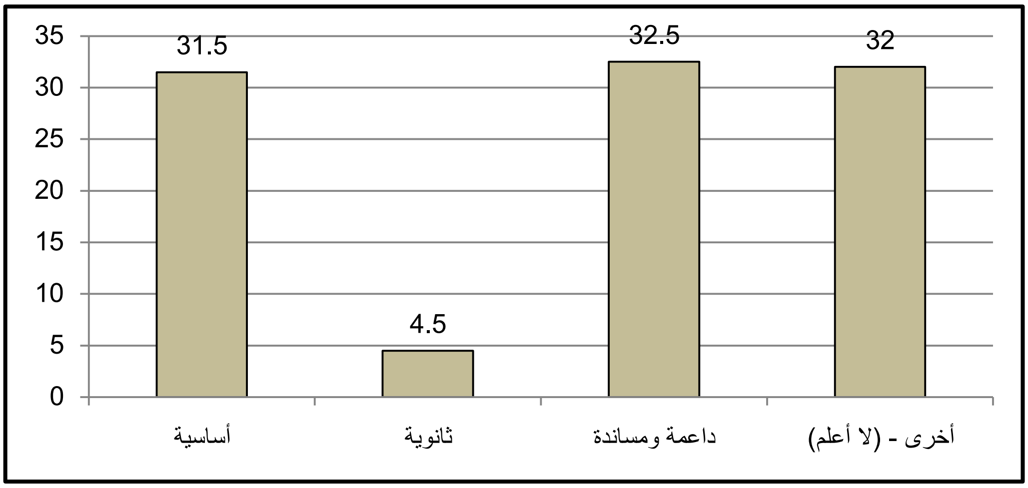
- إرتباط قوي
- إرتباط ضعيف
- إرتباط متداخل مشترك
- أخرى



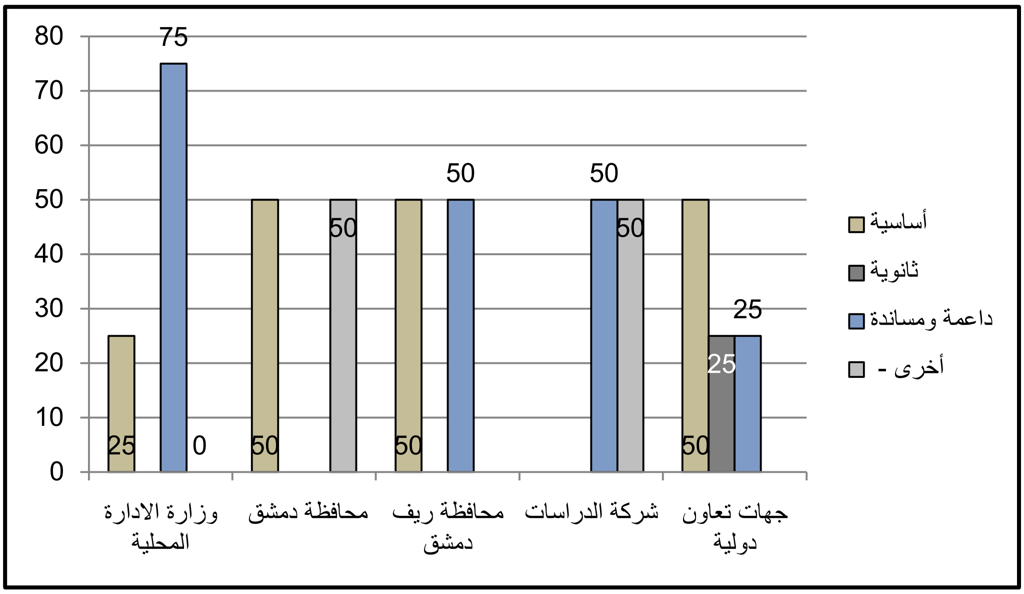
الشكل [م١ – ٧]: درجة الإرتباط بين محاور التنمية ومداخل المدن

٨ - هل خطة محاور التنمية العمرانية من المحاور.....؟

- الأساسية ضمن خطة ومنهجية المؤسسة الخاصة بكم
- الداعمة و المساندة للخطة
- الثانوية ضمن خطة ومنهجية المؤسسة الخاصة بكم
- أخرى



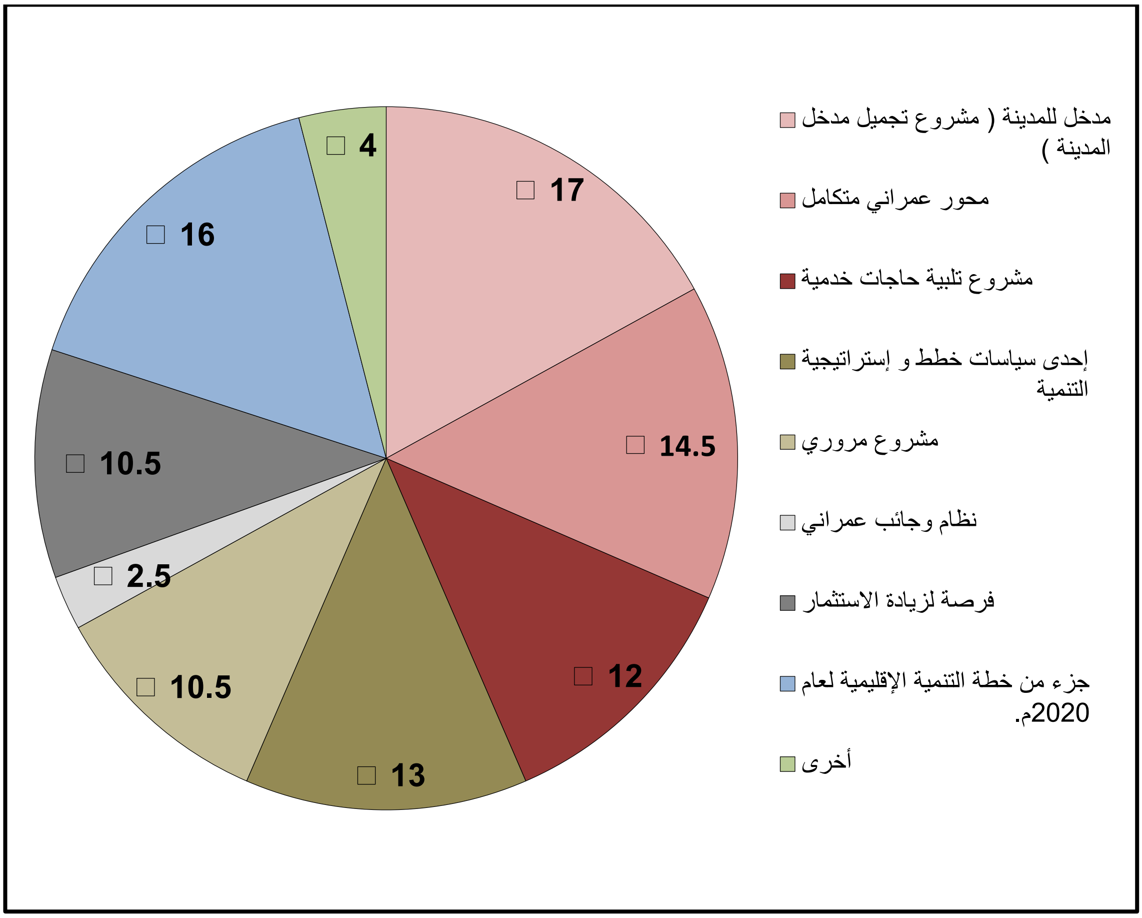
الشكل [م١ – ٨]: درجة أهمية سياسة محاور التنمية العمرانية ضمن خطط ومنهجية الوزارات والمؤسسات الحكومية



الشكل [م١ – ٩]: رأي الجهات المختصة كل على حدة في درجة أهمية سياسة محاور التنمية.

القسم الثاني: المحور الجنوبي (طريق دمشق – درعا)

١ - ما هي الرؤية تجاه المحور الجنوبي اليوم ؟



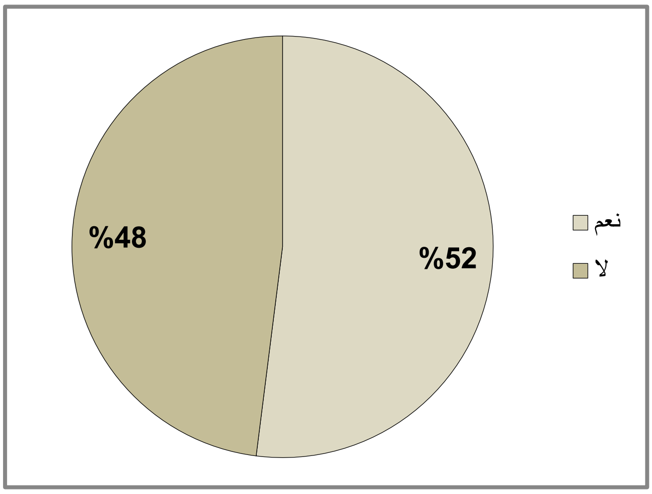
الشكل [م١ – ١٠]: الرؤية تجاه المحور الجنوبي اليوم.

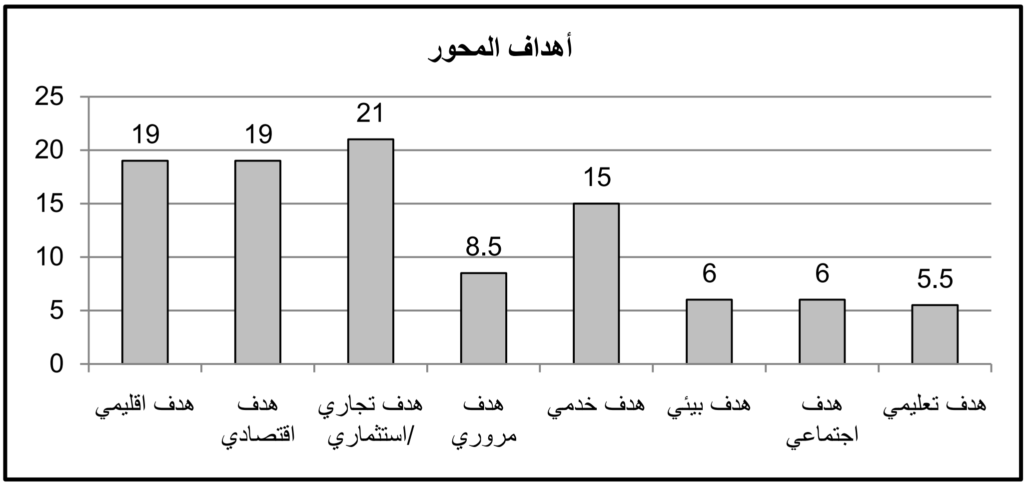
---

٢ - هل لهذا المحور أهداف واضحة حتى الآن ؟

-نعم - لا

ويوضح الشكل [م١ -١١]: تحديد وجود أهداف المحور اليوم.

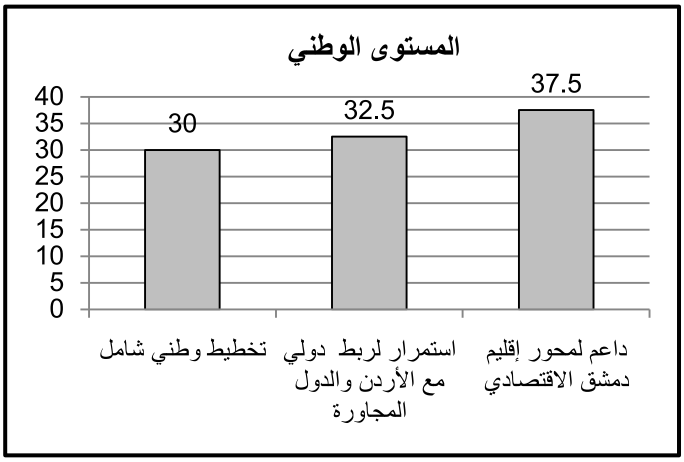




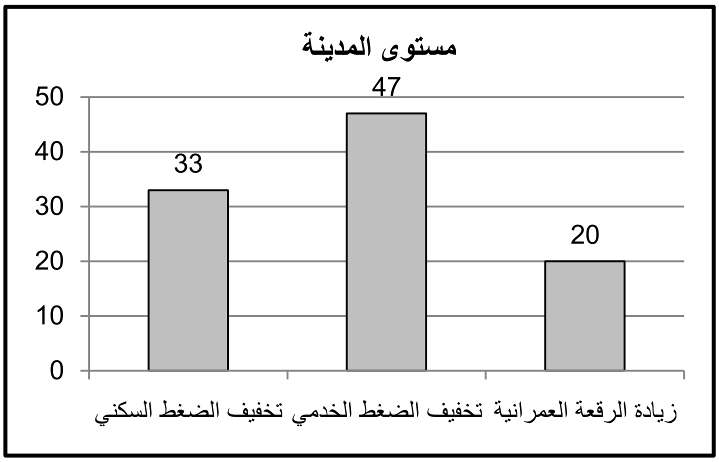
الشكل [م١ -١٢]: أهداف المحور الجنوبي اليوم.

---

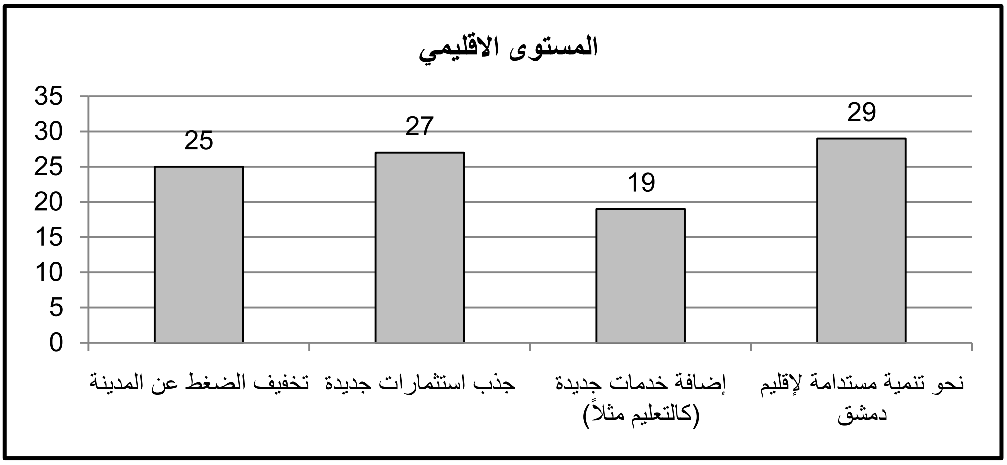
٣ - أين تكمن أهمية المحور الجنوبي اليوم من وجهة نظرك بالنسبة للمستويات التالية ؟



الشكل [م١- ١٣]: أهمية المحور على المستوى الوطني



الشكل [م١ – ١٤]: أهمية المحور على المستوى المحلي.

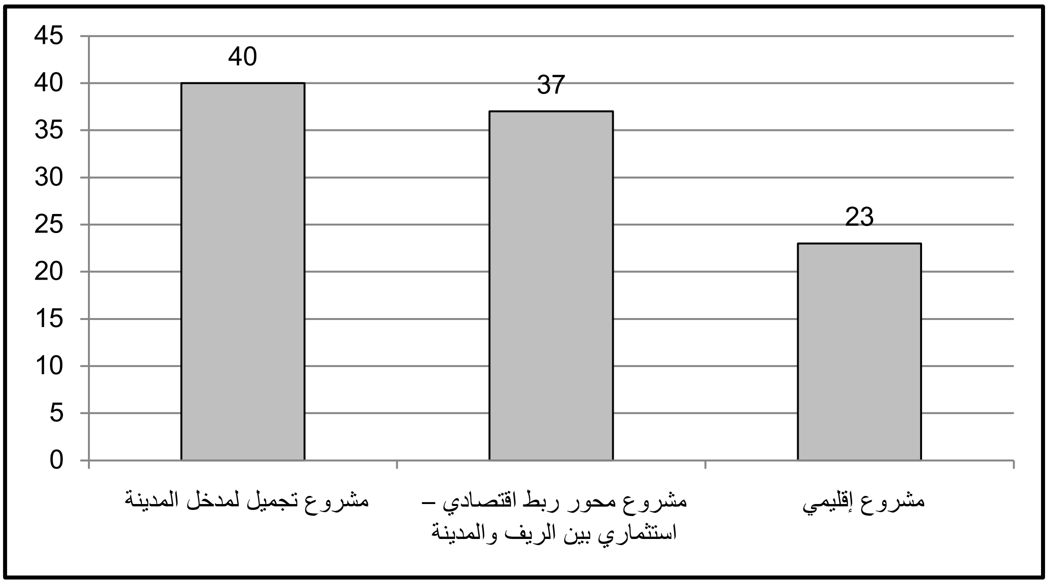


الشكل [م١- ١٥]: أهمية المحور على المستوى الإقليمي.

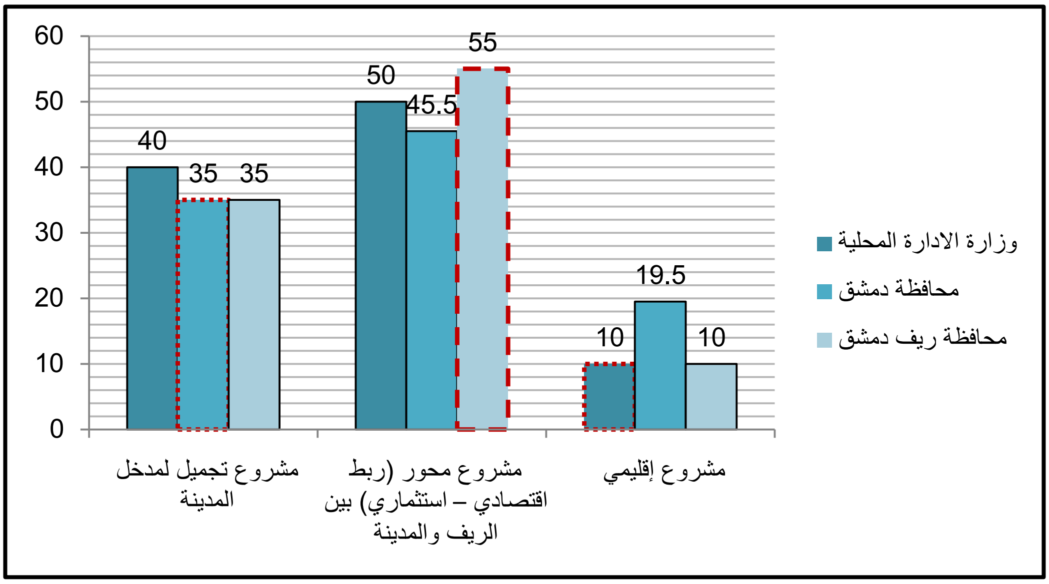
---

٤ - ما هي النسبة المئوية الصحيحة للإعتبارات والرؤى التالية:

مشروع تجميل لمدخل المدينة بالنسبة (لمدينة دمشق)	مشروع محور (ربط اقتصادي – استثماري) بين الريف والمدينة بالنسبة (لريف دمشق)	مشروع إقليمي بالنسبة (لوزارة الإدارة المحلية)
%..........	%..........	%..........



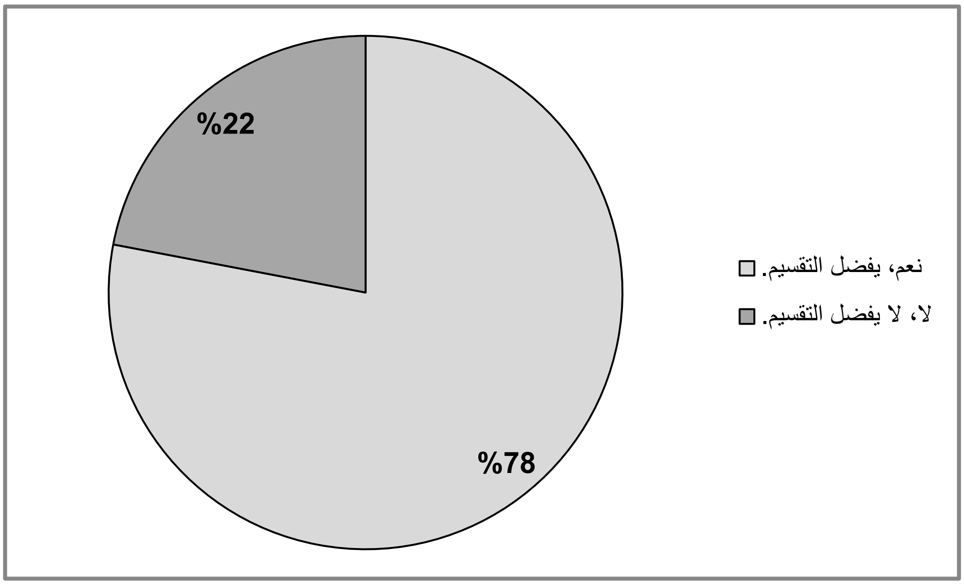
الشكل [م١ – ١٦]: النسبة المئوية للرؤى التالية.



الشكل [م١- ١٧]: رأي الجهات الثلاثة (الوزارة، المدينة والريف) في الرؤى الخاصة بها.

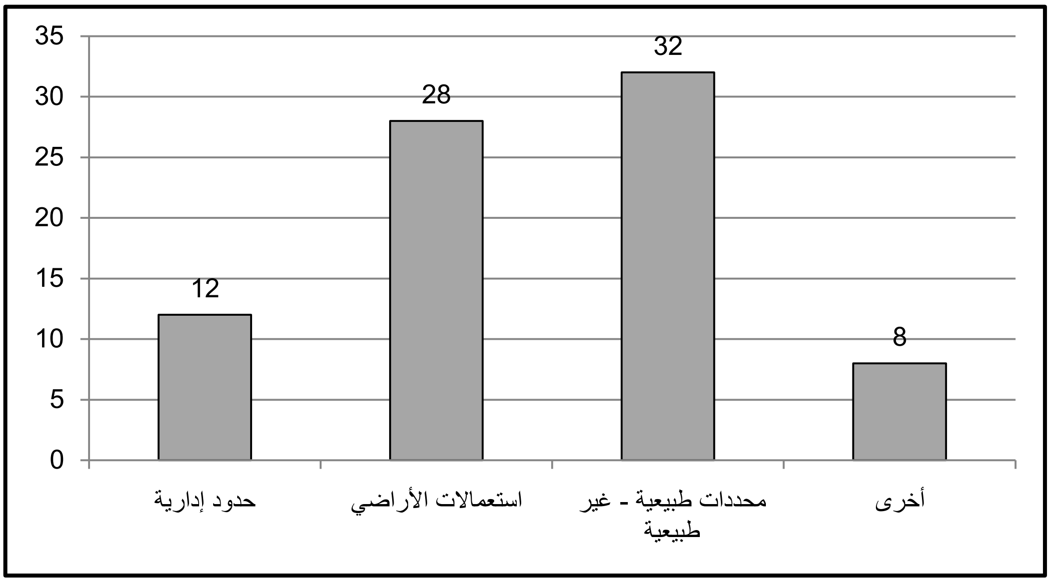
٥ - هل تعتقد أن تقسيم المحور إلى قطاعات يخدم الدراسة الإقليمية ؟

- نعم يفضل التقسيم
- لا، يفضل عدم التقسيم



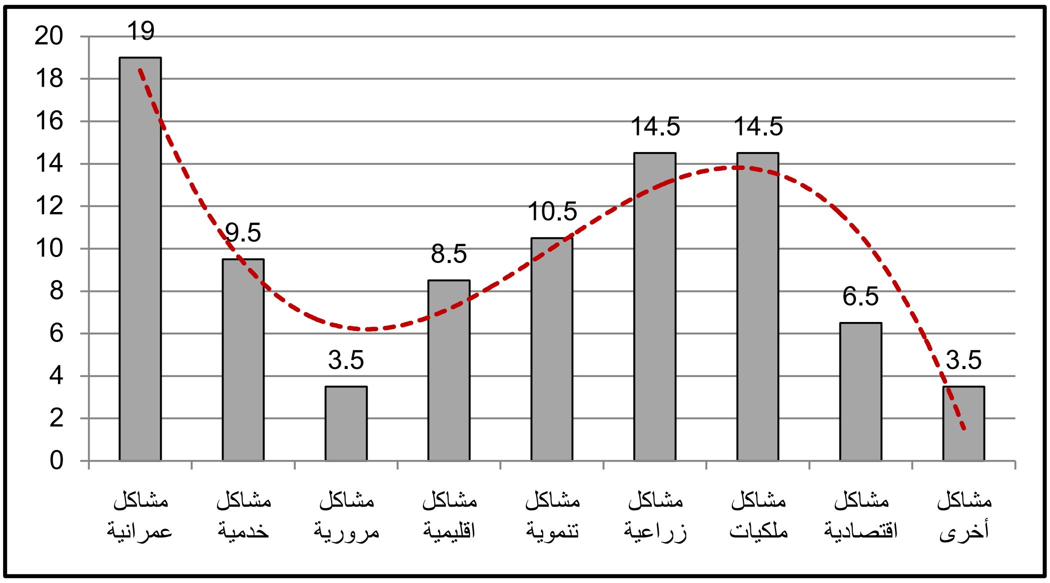
الشكل [م١ – ١٨]: تقسيم المحور.

وفي حال التقسيم، فما هي برأيك الوسائل التي يفضل التقسيم بناءً عليها:



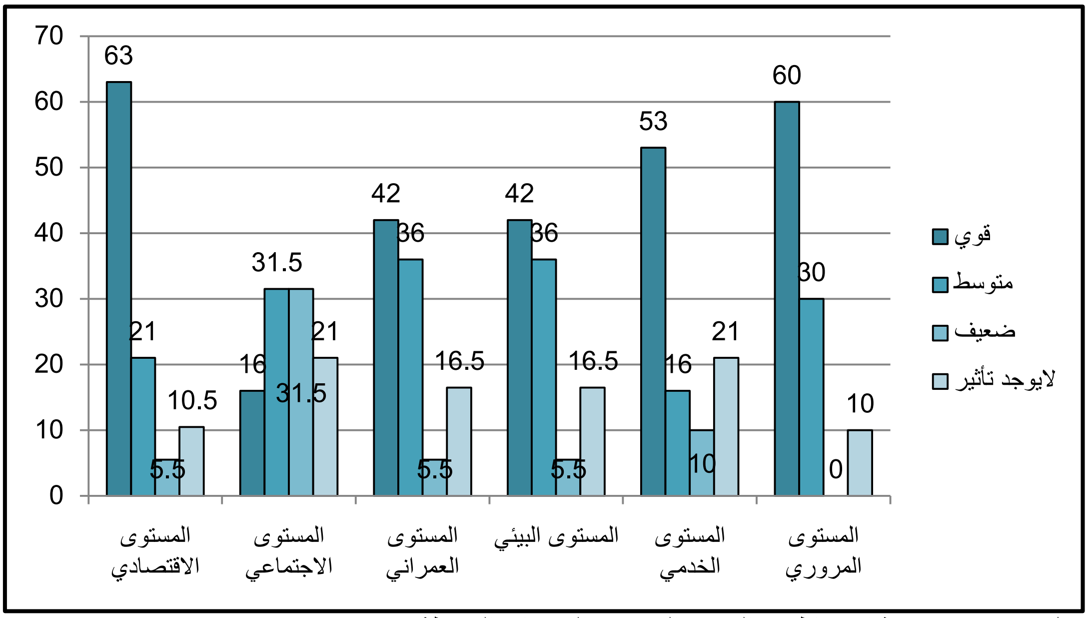
الشكل [م١- ١٩]: وسائل ومعايير التقسيم للدراسة.

٦ - إذا كنت تعتقد بوجود مشاكل راهنة على المحور اليوم، فما هي برأيك نوع هذه المشاكل ؟



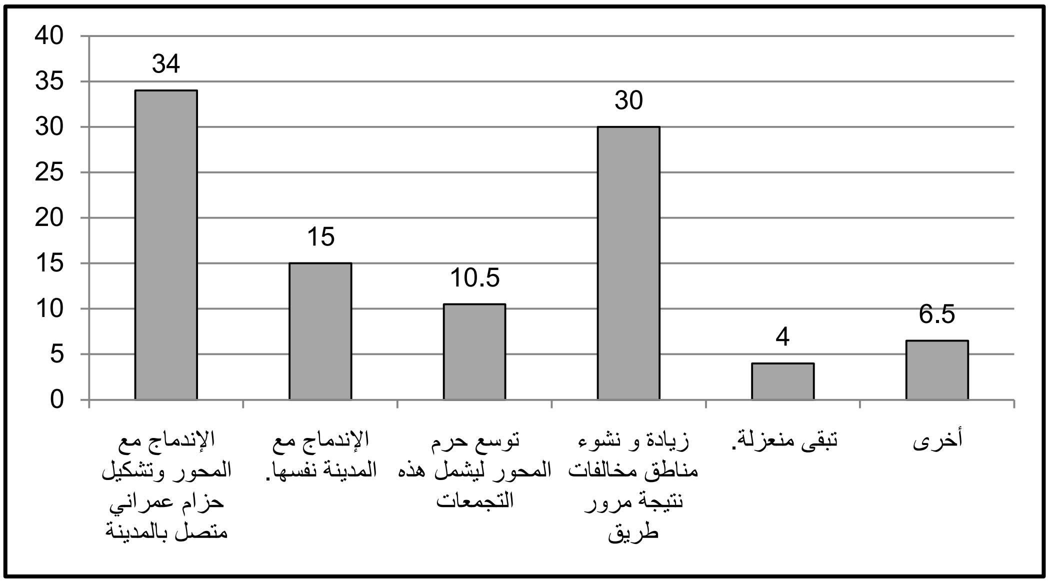
الشكل [م١ - ٢٠]: مشاكل المحور الراهنة.

٧ - ما هي درجة الارتباط و العلاقة المتبادلة بين المحور الجنوبي والتجمعات العمرانية والوحدات الإدارية الموجودة على طول المحور بالنسبة للمستويات التالية:



الشكل [م١- ٢١]: درجة الإرتباط بين المحور الجنوبي والتجمعات المحيطة.

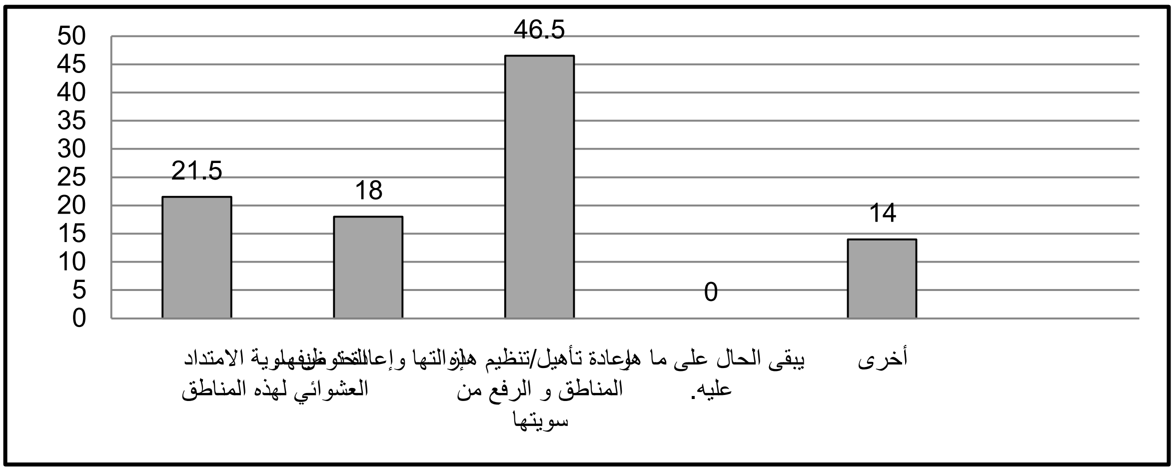
٨ - ما هو المستقبل المتوقع لهذه التجمعات العمرانية والوحدات الإدارية الموجودة على طول المحور ؟



الشكل [م١- ٢٢]: المستقبل المتوقع للتجمعات العمرانية المحيطة.

---

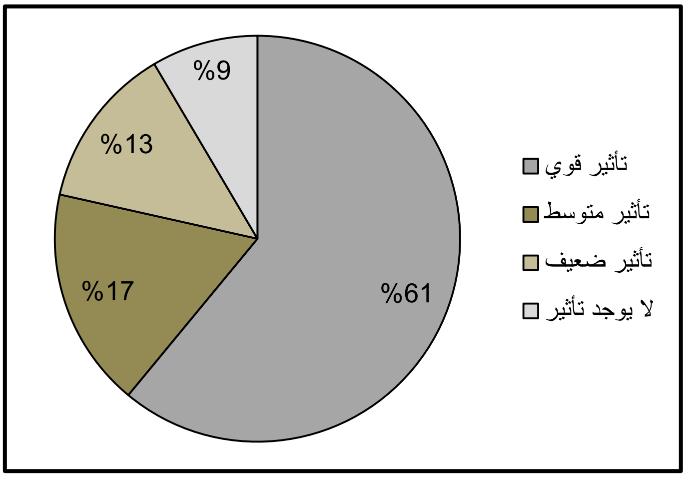
٩ - ما هو برأيك الإستراتيجية الأنسب تجاه المناطق العشوائية الموجودة على أطراف المحور ؟



الشكل [م١-٢٣]: الحل الأمثل تجاه العشوائيات المحيطة.

---

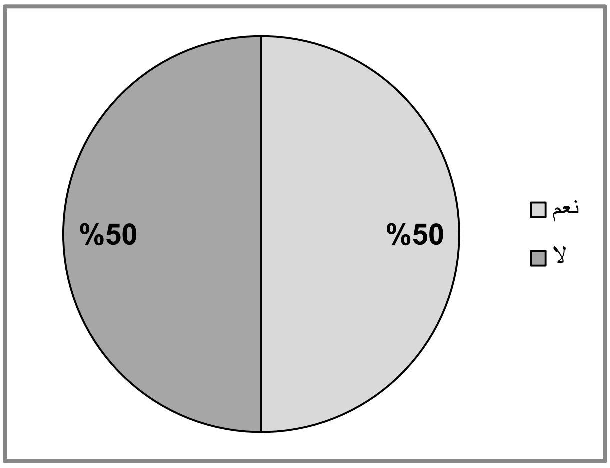
١٠ - ما هو تأثير الحدود الإدارية على مشروع المحور الجنوبي ؟



الشكل [م١- ٢٤]: تأثير الحدود الإدارية على المحور الجنوبي.

- **منهاج الوجائب والارتفاعات:**

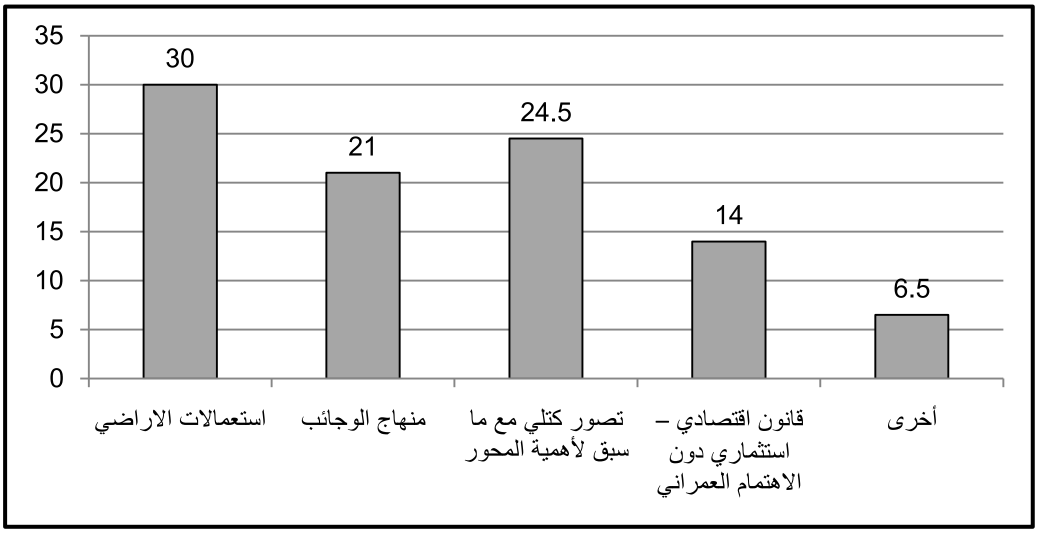
١١ -هل التعامل مع محاور التنمية بمفهوم منهاج الوجائب صحيح أم لا؟



الشكل [م١-٢٥]: علاقة محاور التنمية بنظام منهاج الوجائب.

---

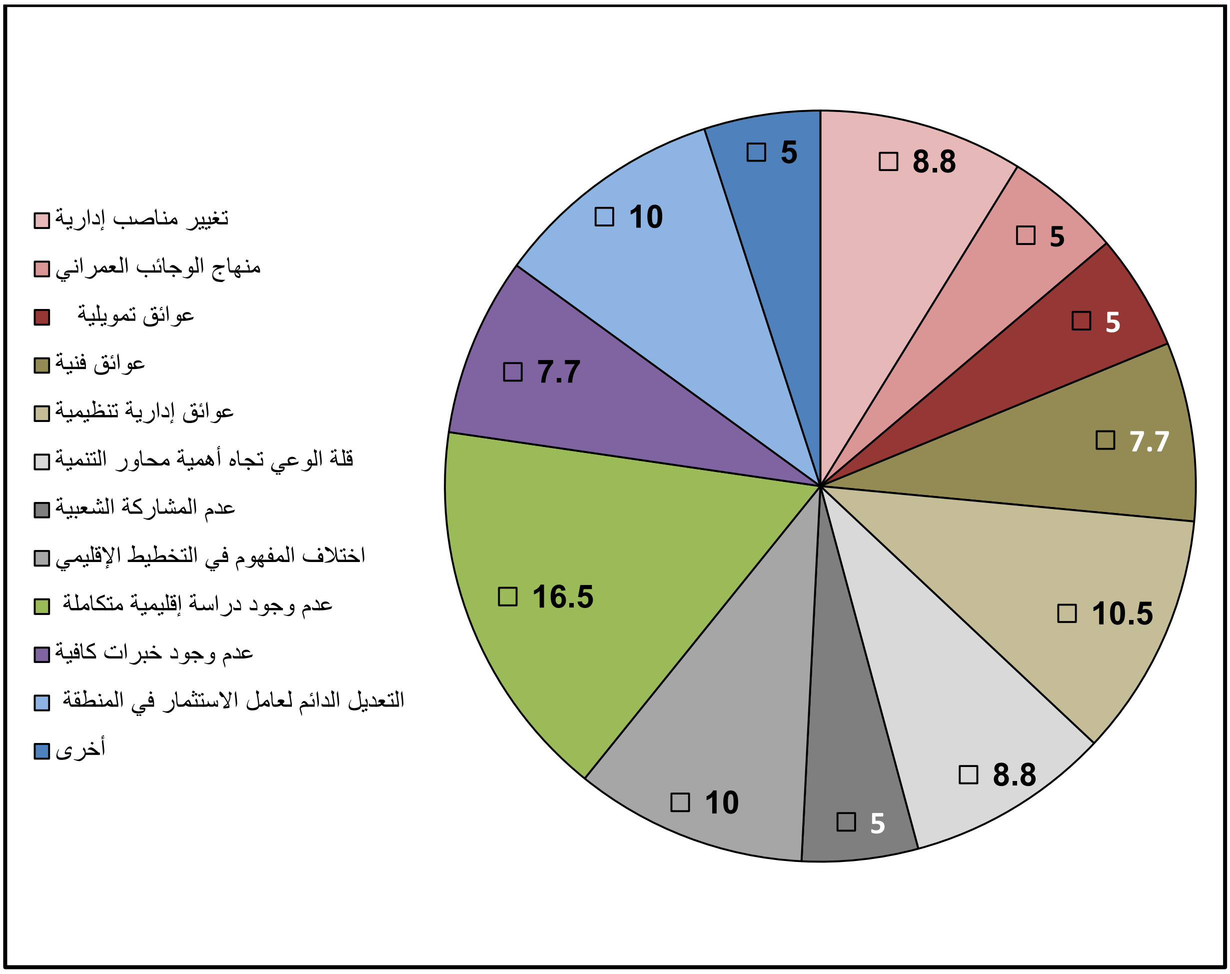
١٢ -عند وضع الدراسات التخطيطية والتنظيمية لمحور تنمية ما، فما الذي يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار أولاً ؟



الشكل [م١- ٢٦]: الأولوية في اعتبارات الدراسة التخطيطية لمحور تنمية ما.

---

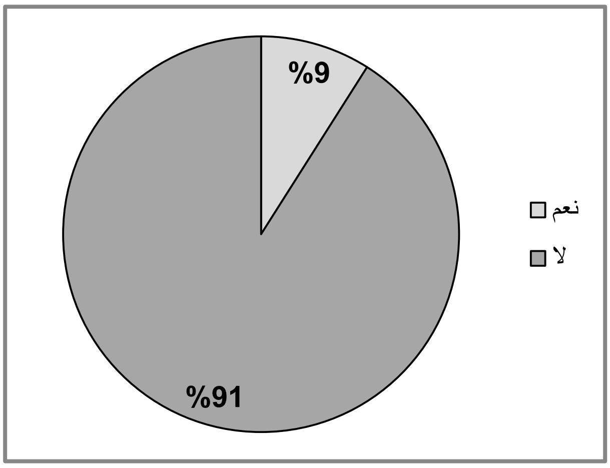
١٣ ـتوقف وتعثر مشروع "مدخل دمشق الجنوبي" مرات عديدة ولأسباب مختلفة مما أدى إلى تأخر تنفيذ الدراسات على المحور، فما هي برأيك هذه الأسباب ؟



الشكل [م١- ٢٧]: أسباب توقف تنفيذ دراسة مشروع المدخل الجنوبي.

---

١٤ ـهل منهاج الوجائب المعمول به حالياً يلبي الاحتياجات الحالية والمستقبلية للاستعمالات على المحور ؟



الشكل [م١- ٢٨]: منهاج الوجائب الحالي وتلبية الإحتياجات الحالية والمستقبلية.

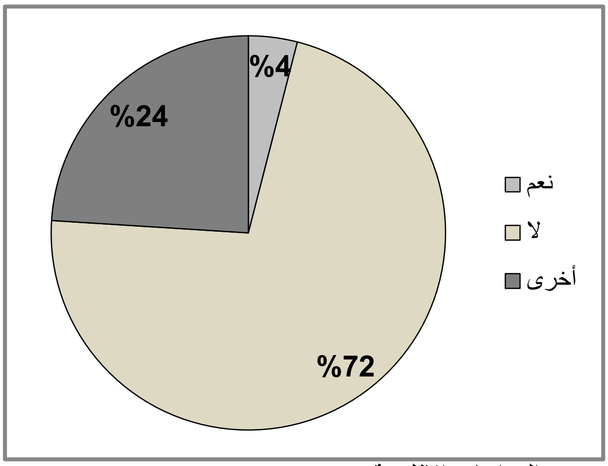
١٥ -ما هي درجة الإهتمام والإرتباط بصرياً بين منهاج الوجائب و مشهد دخول مدينة دمشق ؟



الشكل [م١- ٢٩]: درجة الإرتباط البصري بين المشهد العمراني وارتفاعات نظام البناء.

---

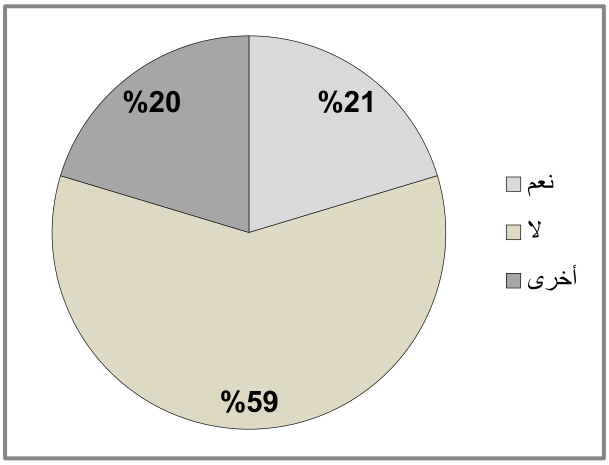
١٦ -هل الإستراتيجية والسياسات المتبعة (نظام الوجائب وعامل الاستثمار) لهذا المحور تكفي لإنهاء دراسته كمحور إقليمي ؟



الشكل [م١- ٣٠]: المحور الجنوبي والدراسات الإقليمية.

الاستعمالات والمنشآت على المحور:

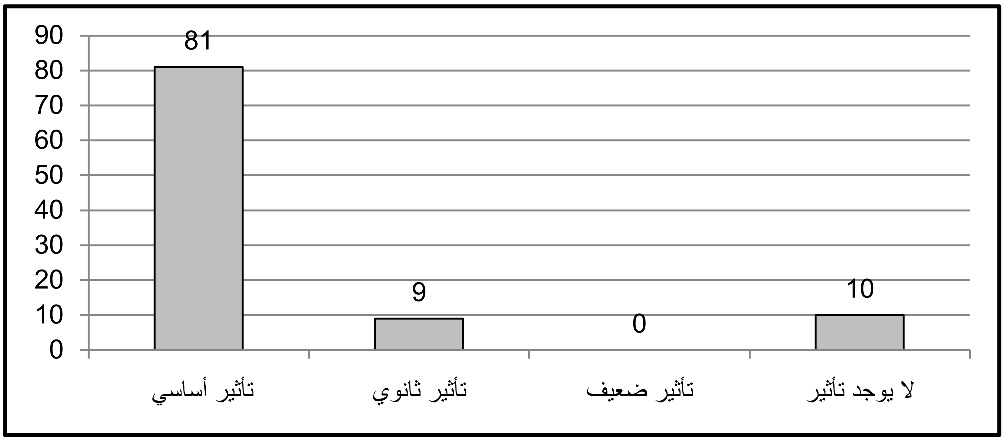
١٧ - هل يتناسب توضع استعمالات الأراضي على المحور اليوم (بالنسبة لمنهاج الوجائب المعتمد) بشكل مباشر وخاصة أنها طريق دولية؟



الشكل [م١- ٣١]: تناسب وضع الاستعمالات على المحور.

---

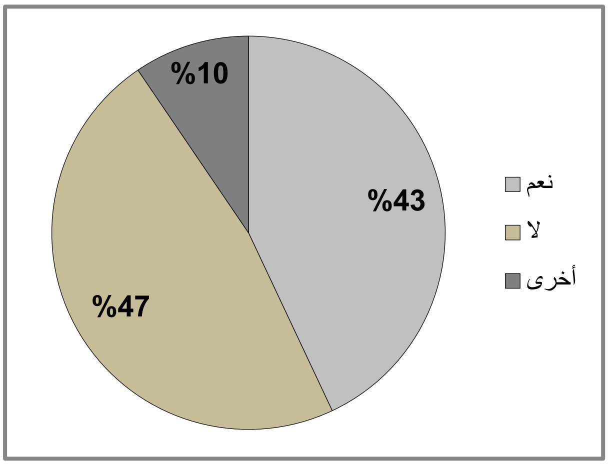
١٨ - ما هو درجة تأثير الملكيات الموجودة على المحور في دراسة وتطوير هذا المحور ؟



الشكل [م١-٣٢]: درجة تأثير الملكيات على تطور المحور.

---

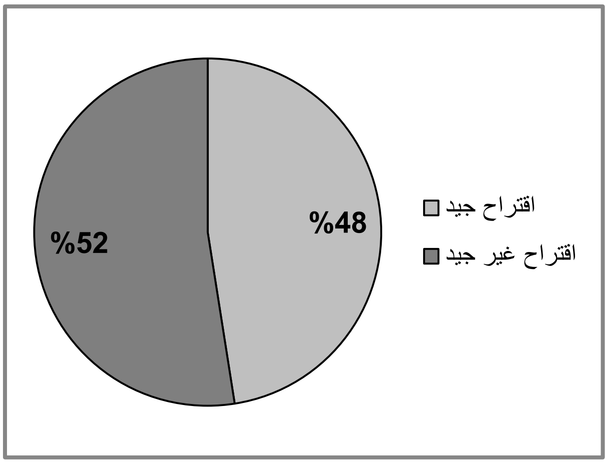
١٩ -هل يتفق تنظيم المحور و توظيفه مع تطلعات إقليم دمشق ؟



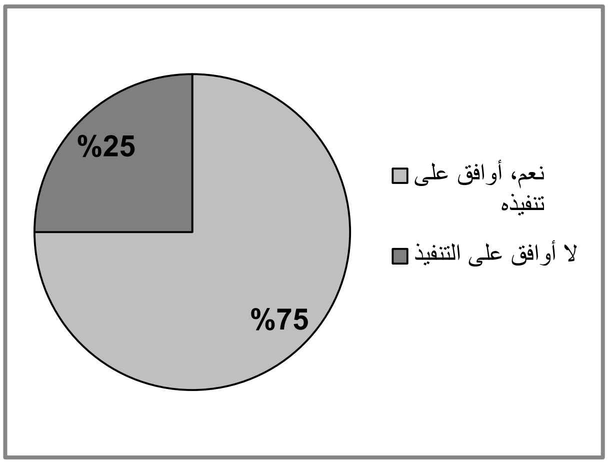
الشكل [م١- ٣٣]: تنظيم وتوظيف المحور بالنسبة لتطلعات إقليم دمشق.

---

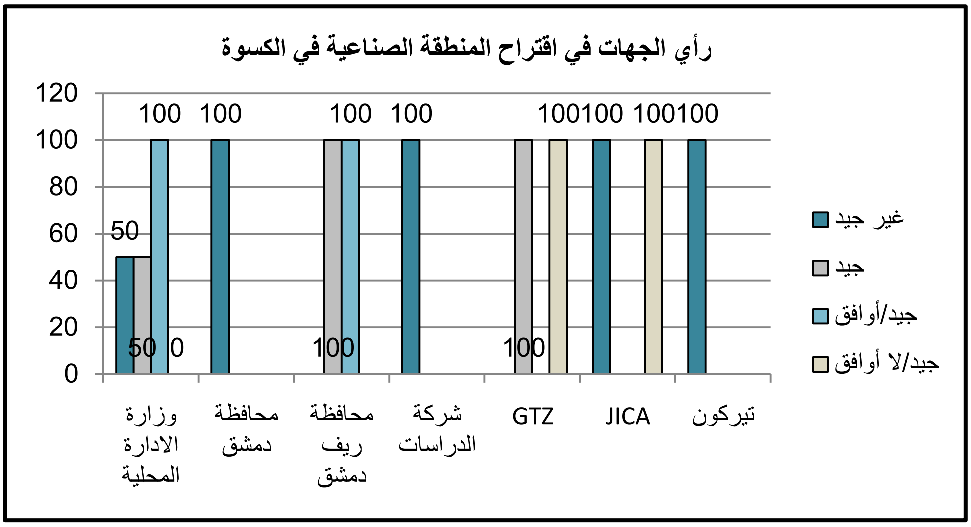
٢٠ -من المشاريع المقترحة على المحور الجنوبي، اقتراح "وكالة الجايكا اليابانية (JICA)" بإنشاء منطقة صناعية في منطقة الكسوة، فما هو رأيك بهذا الاقتراح ؟ و إن كان إقتراح (جيد) فهل توافق على تنفيذه ؟



الشكل [م١- ٣٤]: تقييم اقتراح المدينة الصناعية في الكسوة؟



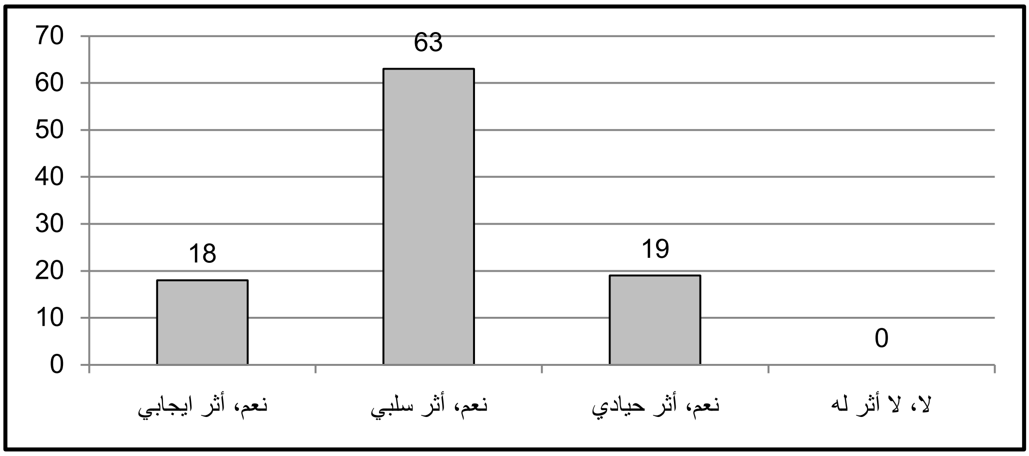
الشكل [م١- ٣٥]: تقييم تنفيذ اقتراح المدينة الصناعية في الكسوة.



الشكل [م١- ٣٦]: رأي الجهات بشكل محدد في اقتراح المدينة الصناعية في الكسوة.

- **التأثيرات البيئية للمحور:**

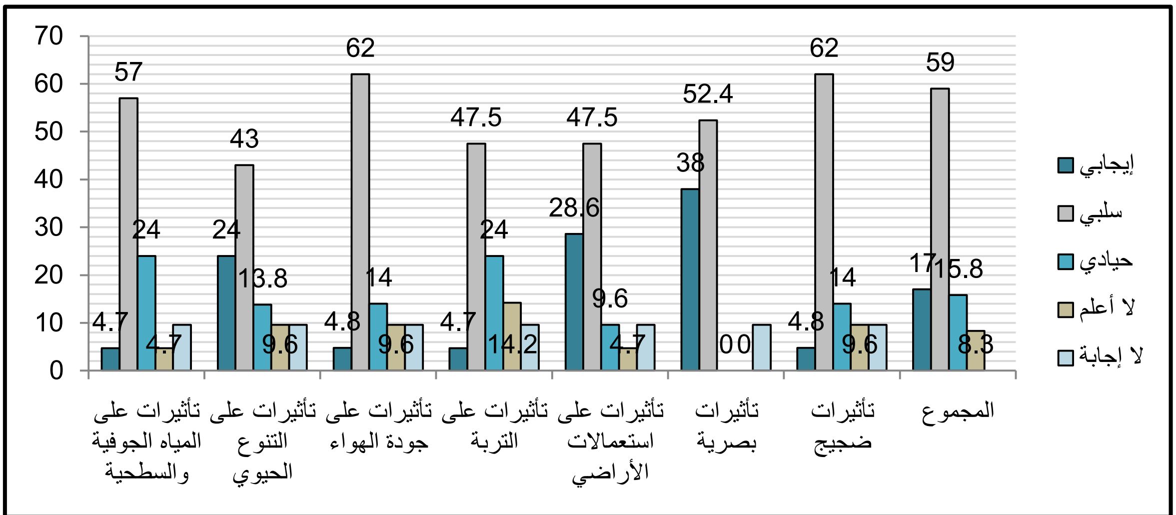
٢١ - هل تعتبر أن هناك أي أثر بيئي نتيجة تنفيذ مشروع تنظيم المدخل الجنوبي ؟



الشكل [م١- ٣٧]: الأثر البيئي لتنفيذ مشروع تنظيم المدخل الجنوبي.

---

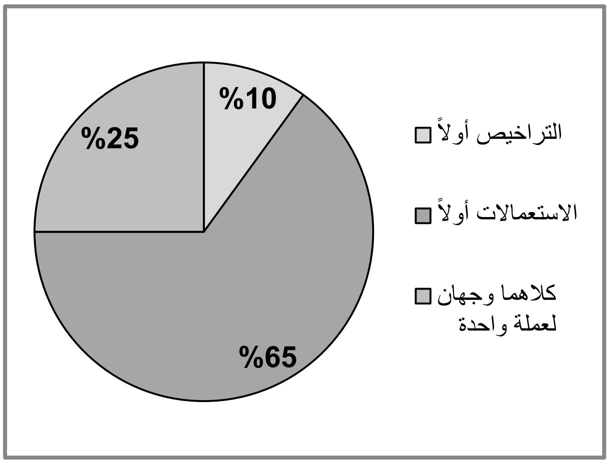
٢٢ -ما هو برأيك تقييم التأثير على البيئة في المناطق المحيطة بالمحور الجنوبي؟



الشكل [م١- ٣٨]: التأثير البيئي الحالي على المؤشرات البيئية في المحور.

- **تراخيص البناء و الاستثمار العقاري في المنطقة:**

٢٣ - للمفاضلة بين التراخيص والاستعمالات فأيهما برأيك أولاً ؟ ولماذا؟



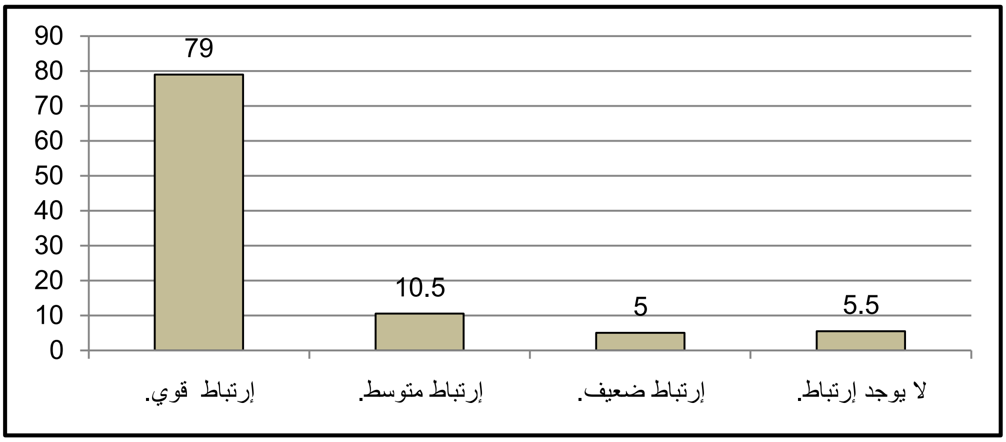
الشكل [م١- ٣٩]: الاستعمالات أم التراخيص أولاً؟

٢٤ -ما مدى اعتبار وتأثير التراخيص والأبنية قيد الانجاز (قبل صدور الدراسات التخطيطية ووضع الضوابط والقوانين النظامية) على مشروع المدخل الجنوبي المستقبلي في حال إعداد دراسة متكاملة ؟



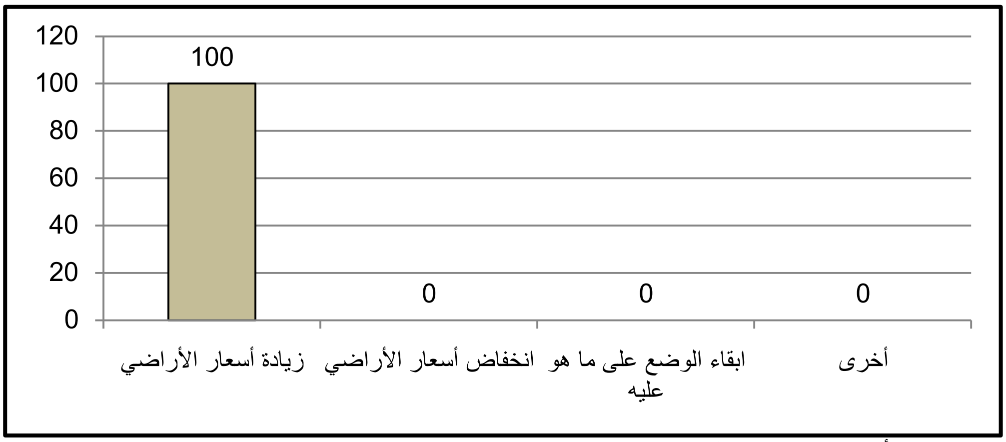
الشكل [م١ – ٤٠]: تأثير التراخيص قبل صدور المخطط التنظيمي على المحور الجنوبي.

٢٥ -ما هو نوع الإرتباط بين قوانين الاستثمارات والبناء على الأراضي التي خارج المخططات التنظيمية ؟



الشكل [م١- ٤١]: درجة الإرتباط بين قوانين الاستثمار والبناء خارج التنظيم.

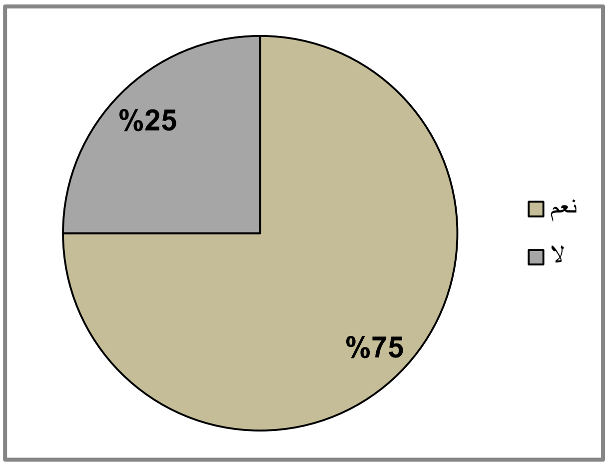
٢٦ -ما هو تأثير تنفيذ المشروع على الوضع الاقتصادي للمالكين المحليين ؟



الشكل [م١- ٤٢]: تأثير مشروع المدخل الجنوبي على الوضع الاقتصادي للمالكين المحليين.

---

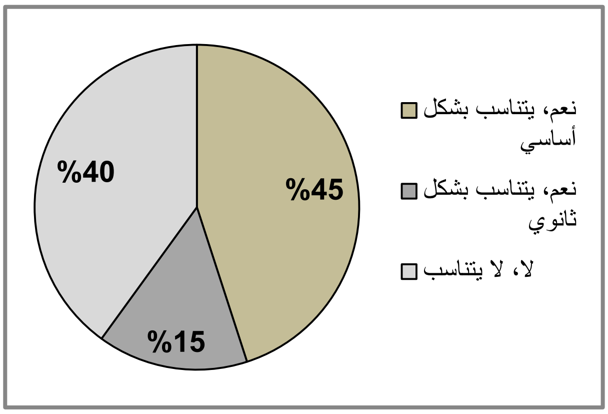
٢٧ -هل توافق على طرح مشروع (دراسة، تنفيذ واستثمار ما بعد التنفيذ) لصالح جهات خاصة بهدف الاكتفاء الذاتي وتغطية الضعف في الموارد المحلية ؟(مثال: كالشركات الاستثمارية العقارية الكبيرة)



الشكل [م١-٤٣]: تطبيق مشروع (BOT) في المدخل الجنوبي.

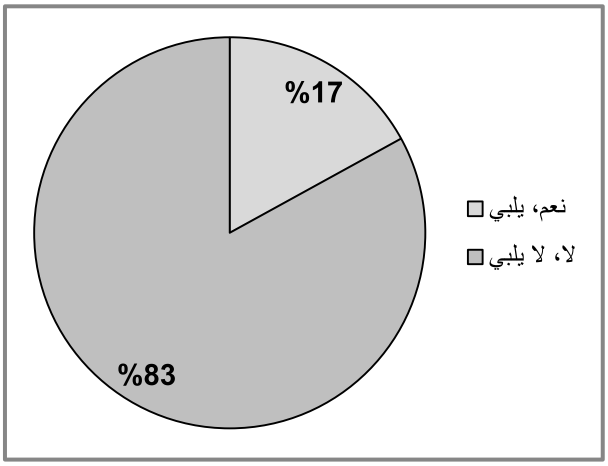
- **الخدمات المرورية والبنى التحتية:**

٢٨ -هل يتناسب المحور الجنوبي اليوم مع متطلبات الخطط التنموية المستقبلية ؟



الشكل [م١- ٤٤]: تلبية المحور الجنوبي والمتطلبات التنموية.

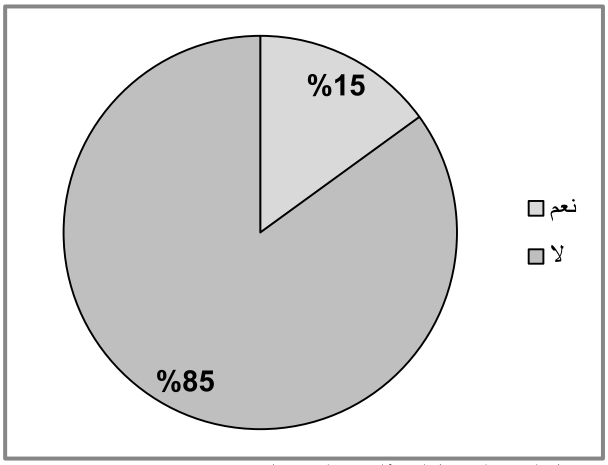
٢٩ -هل يلبي الطريق الإحتياجات المرورية لعام ٢٠٢٠م (أي حتى خطة التنمية المقترحة) وخاصة أنه طريق دولية ؟



الشكل [م١- ٤٥]: مدى تلبية الطريق الجنوبي للاحتياجات المرورية.

---

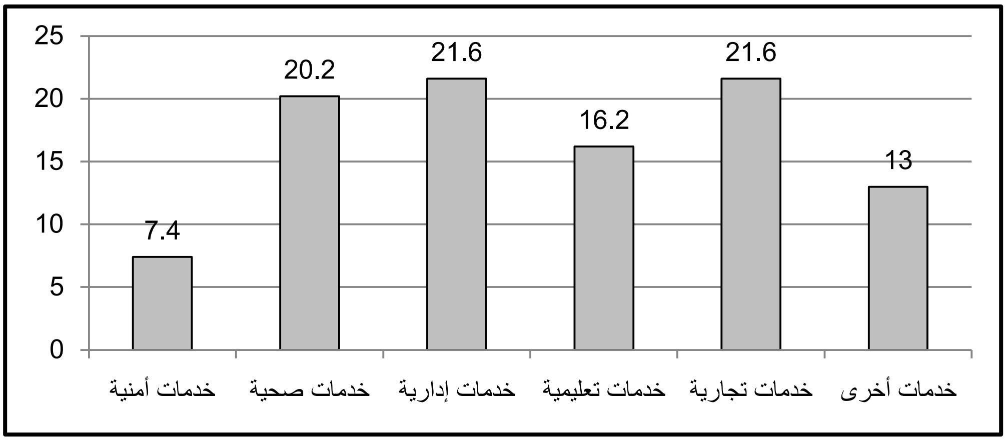
٣٠ -هل تتوقع أن شبكة البنى التحتية (كهرباء، مياه، صرف صحي، اتصالات ومواصلات) قادرة على تلبية احتياجات هذه المنشآت للزمن الحالي والمستقبلي؟



الشكل [م١- ٤٦]: مدى توفير شبكة البنى التحتية لمتطلبات المستقبل.

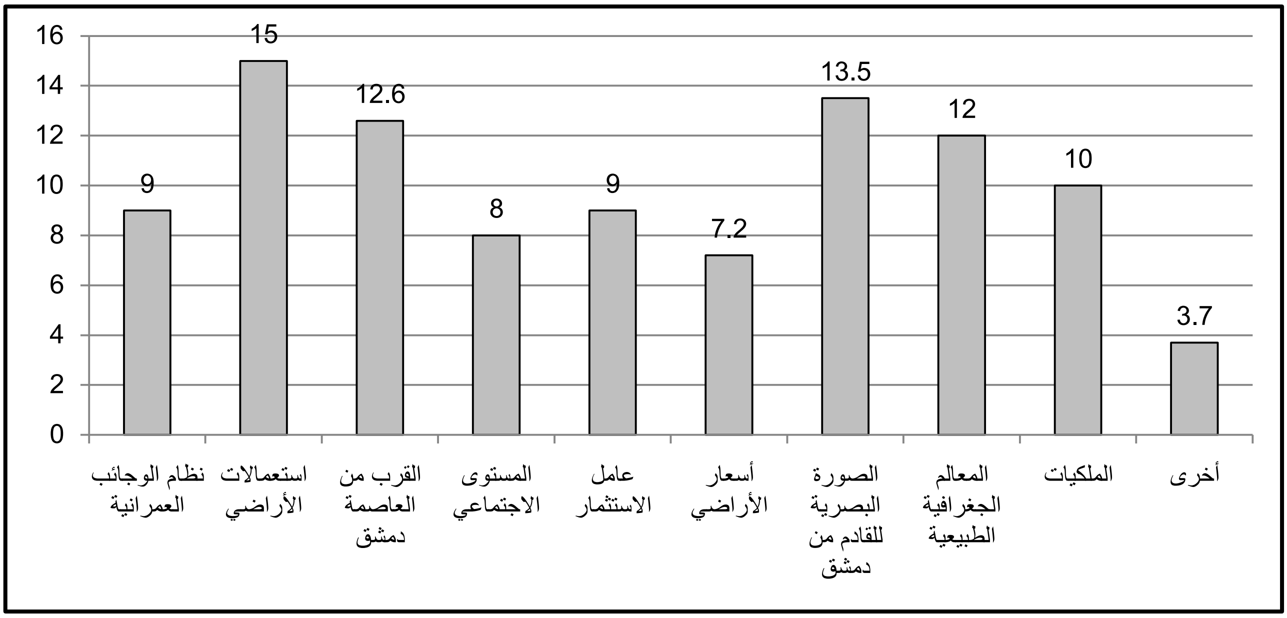
---

٣١ -ما هي برأيك الخدمات والمرافق الواجب توفيرها في الزمن الحالي والمستقبلي؟



الشكل [م١- ٤٧]: الخدمات الواجب توفرها في المحور للزمن الحالي والمستقبلي.

➔ ما هي برأيك الإعتبارات الأهم في دراسة وتخطيط المحور الجنوبي ؟



الشكل [م١-٤٨]: الإعتبارات الأهم في دراسة المحور الجنوبي.

وفيما يلي سيتم استعراض لبعض من نماذج الاستبيانات لبعض الخبراء والباحثين المشاركين فيه نذكرهم على الترتيب:

١ - د. نبيل أشرف.
٢ - د. شاكر التونسي.
٣ - م. حسان الحاج.
٤ - م. عبد الكريم ادريس.
٥ - م. تسيوشي هاشيموتو.

الملحق رقم [٢]: تحليل لدراسة مخطط ايكوشار.

عناصر تحليل المخطط		مخطط ايكوشار
تاريخه وتصديقه	**تاريخ دراسة المخطط**	بدأ العمل على المخطط عام ١٩٦٣م، بعد مخطط دانجيه الذي تم دراسته عام ١٩٣٧م.
	تصديقه وتاريخ اعتماده	تم اعتماد المخطط وتصديقه عام ١٩٦٨م.
الأسباب التي دعت لتنفيذ المخطط		١ -السبب الأهم والرئيسي هو أن المدينة كائن حي ينمو ويكبر وتزداد احتياجاتها ومتطلباتها يوماً بعد يوم مع ازدياد حاجات الإنسان فيها. ٢ -الزيادة السكانية التي أصبحت تنمو وتتطور بازدياد مضطرد نتيجة الهجرات المتزايدة من الريف نحو المدينة ونتيجة حرب عام ١٩٤٨م. ٣ -البحث عن بديل جديد عن المدينة القديمة. ٤ -الأهمية التاريخية والأثرية لمدينة دمشق والتي يجب الحفاظ عليها وعدم السماح بتدهورها نتيجة نمو المدينة. ٥ -فترات الاضطراب السياسية التي عاشتها دمشق بعد الحرب العالمية الأولى (١٩١٤م – ١٩١٨م)، حتى إعلان الاستقلال عام ١٩٤٥م، فعاشت دمشق في تلك المرحلة تنظيمات عمرانية جديدة استمرت وتوسعت بعد الاستقلال.
المبادئ العامة التي قامت دراسة المخطط الرئيسي على أساسها	**السكان**	١ -عدد السكان وأهميتهم ونسبة زيادتهم. ٢- نسبة الولادات والوفيات والهجرات.
	العمران	الامتدادات العمرانية وخاصة العشوائية منها ومساحة هذه الامتدادات.
	المياه	مياه حوضي بردى والأعوج والمياه الجوفية، بالإضافة إلى نسبة الاستهلاك والصرف.
الحلول والمقترحات الخاصة بالمخطط التنظيمي العام دمشق	**التوسع السكاني**	برأي ايكوشار إن دمشق في ذلك الوقت لم تكن تتوسع بشكل محيطي (دائري) بل على العكس توسعت بشكل طولي باتجاه الجبل باستثناء التوسع الخطي لحي الميدان تأثراً بطريق الحج لذلك **اقترح** توجيه نمو المدينة باتجاه طولي نحو جبل قاسيون ووصلها مع الغوطة والتي تعتبر رئة حيوية للمدينة في ذلك الوقت والمطلة عليها من الجبل. المخطط [٣-٨]. **وأقترح** ايكوشار أيضاً بضرورة تأمين مساكن شعبية ومتوسطة من قبل الحكومة آخذين بعين الإعتبار المعطيات الاقتصادية الجديدة.
	المرور والشبكة الطرقية	تعامل ايكوشار مع المدينة على أنها جزء من الإقليم الوطني الكامل فيجب تنظيمه وخصوصاً تخديمه بشبكة طرق سريعة تربط المدينة بباقي أراضي الدولة، فيجب أن تكون دمشق عقدة مواصلات طرقية للبلاد، ووجود شبكة مواصلات دولية هي حل لمشكلة توازن الريف والمدينة اقتصادياً واجتماعياً. لذلك قام **ايكوشار باقتراح** عدة طرق: ١ -اقتراحات للمحاور والطرق السريعة مثل: (طريق دمشق – بيروت) عن طريق اتوستراد المزة (حيث كان سابقاً مدرج لهبوط الطائرات)، (وطريق الصبورة – الديماس). ٢ -تحويل الطريق الدولي القديم في وادي بردى (الربوة) من طريق دولي إلى طريق متنزه يصل المدينة نحو دمر والهامة والزبداني وخاصة أن القوانين الدولية لتصميم الطرق ترفض وجود طريق دولية ضمن وادي ضيق يحوي تعرجات كثيرة مثل طريق الربوة. ٣ -إقتراح طريق بسيمة – معربا – الدريج، ليسمح بتنظيم المنطقة، ووصل وادي بردى بوادي منين. ٤ -إقتراح إنشاء طريق جديد محيطي بالمدينة، والموجه الرئيسي لحدود هذا الطريق هو الغوطة، بهدف ربط شرق المدينة بغربها، بسبب وجود العديد من الطرق المتشعبة والمنطلقة من دمشق والمتجهة نحو حدود الغوطة والضمير والعتيبة والهيجانة، أما طريق درعا والسويداء كطرق توزيع نحو الغوطة الجنوبية ومنطقة الأعوج، بالمقابل فإن الطرق المحيطة بالمدينة تربط هذه الطرق المتشعبة بنقط متقطعة لذلك تم **اقتراح** عدد من الطرق المركزية المرتبطة بعضها ببعض أو تكمل الطريق القائمة، وبالتالي، يمكن الحصول على اتصال مستمر من جديدة عرطوز على طريق القنيطرة- صحنايا – الأشرفية – سبينة – قبر الست – دير العصافير- القاسمية، لينتهي عند طريق حلب عند مرتفع عدرا. ٥ - **اقتراح** استكمال الطريق الذي يرافق ضفاف الأعوج، وهذا الطريق الذي يفترق من جنوب عرطوز على طريق القنيطرة ويتصل بطريق السويداء ماراً بالكسوة ويمكن تمديده حتى الغزلانية. إن الشبكة الطرقية المتدرجة الأهمية من الطرق الدولية إلى الطرق العمرانية المحلية تشكل هيكلاً للتوسع وتسهل التبادلات الاقتصادية وانتقال السكان بين مختلف أجزاء المنطقة والمدينة.

	الغوطة	كانت توصية ايكوشار بالحفاظ على الغوطة عن طريق تثبيت النمو فيها وتوجيه النمو طولياً باتجاه الجبل كما ذكر، حيث حافظ ايكوشار على التقسيم الوظيفي لإشغال الأراضي على خطط لثلاث أزمنة: الأمد القصير للمناطق الجاري تنظيمها، الأمد المتوسط لتنظيم الأحياء القائمة والمتروكة للدائرة الفنية للمحافظة و الأمد الطويل لمناطق التوسع.
	العمران	**اقترح** المخطط التنظيمي العام تنمية بعض المراكز العمرانية ومنحها أهمية متوسطة، وهي: ١ - الغزلانية ودير العصافير ٢- الكسوة ٣- عدرا ٤- القاسمية. وتقع كلاً من دير العصافير والقاسمية وعدرا على الطريق الجديد المحيطي المقترح. والهدف من تنمية هذه المراكز العمرانية هي: ١ - استثمار الأراضي حول الغوطة لهذه التجمعات العمرانية. ٢ - الدور الاقتصادي والعمراني والزراعي الذي ستلعبه كلاً من الكسوة على طريق درعا، والغزلانية حول الطريق المتشعبة. ٣ - تحول المهاجرين القادمين من جنوب دمشق إلى هذه المراكز العمرانية الجديدة. **اقترح** أن يوجه العمران الذي بدأ فعلاً في منطقتين اثنتين واسعتين في الغوطة، أي باتجاه برزة وشرقها وباتجاه منطقة المزة وجنوبها الغربي
المشاكل التي واجهت المخطط	**السكان**	شكلت إحصائيات السكان بالنسبة لإيكوشار عند دراسة المخطط تحدياً كبيراً، ذلك أن: ١ - أخر إحصائيات معتمدة هي قبل ٦ سنوات. ٢ - إن الأحداث الأخيرة للحرب أوجدت تنقلات كثيرة في السكان لم تتح الفرصة مراقبتها. ظهرت مشاكل كبيرة تتجلى في شبكة الطرقات وإيقاف تنفيذ أجزاء سكنية من المدينة، وتمت عرقلة تنفيذ مصور ايكوشار، **إلا أنه استمر كنظام بناء لمدينة دمشق.**
	الربط الإقليمي والمحلي	كانت مشكلة ايكوشار هي بكيفية ربط المدينة بمنطقتها وبباقي أراضي الدولة. فبالنسبة له يجب أن تكون دمشق عقدة مواصلات طرقية للبلاد حتى لو ضحينا (برأيه) بالأحياء القديمة في الميدان وسوق ساروجة. لأنه ينظر إلى النسيج العمراني على أنه أوابد أثرية غير مرتبطة بالسياق العمراني ككل.
ضعف المصور	**العوامل والأسباب التي أثرت في ضعف مثالية المصور.**	١ - الظروف السياسية التي واجهت فترة إعداد المخططات مما لم يتمكن من معرفة نسبة السكان الأصليين من المهاجرين. ٢ - كانت نظرة ايكوشار تجاه ثبات النمو في الغوطة وتوجيه النمو نحو الجبل بهدف الحفاظ على الغوطة وضمان استمراريتها كرئة للمدينة دون تغيير شكلها، **نظرة ناقصة**، حيث لم يؤخذ بعين الاعتبار النمو العشوائي الذي كان سيحصل (وحصل فيها فيما بعد) بسبب الطريق المحيطي المقترح على حدودها، فأي طريق يعني ← عمران على طرفيه، وبالتالي تعارض مع مبدأه في الحفاظ على الغوطة، أضف إلى ذلك عدم وجود الضوابط والتشريعات التي تفرض الحد من الانتشار العشوائي في وقت كان السكان يتوافدون فيه إلى دمشق من كل الأنحاء وبسبب الكثير من الظروف، بالإضافة إلى غياب عنصر المراقبة على التنفيذ. ٣ - التضحية بالأحياء القديمة في الميدان وسوق ساروجة لتأمين شبكة طرق طرقية تربط المدينة ببعضها، لأنه ينظر إلى النسيج العمراني على أنه أوابد أثرية غير مرتبطة بالسياق العمراني ككل، وهو يخالف ما ذكره بأن من مقومات مدينة دمشق هو الإرث التاريخي والحضاري الذي تتميز به والواجب الحفاظ عليه. ٤ - تداخل النسيج العمراني مع الغوطة للأسباب التي تم ذكرها سابقاً. ٥ - أدى عدم توقع إيقاف النمو العمراني من مصور ٦٨ إلى تجاوزه حتى قبل تطبيقه في كثير من نقاطه على مختلف المقاييس ومن جهة أخرى استمرت مركزية الفراغات التجارية في البنية العمرانية رغم محاولات اللامركزية. ٦ - ونتيجة تأثير المصور العام على نسيج المدينة القديمة تركها سكانها واستقروا في الأحياء الحديثة في التوسعات، لكن الأحياء العشوائية غير المرخصة حول المدينة والتي احتلت المنطقة التي صنفها ايكوشار كمنطقة حفاظ على الخضرة بين المدينة والغوطة، هي التي استقبلت هؤلاء المهاجرين الجدد طارحة على المحافظة مشكلة مرافق خطيرة. ٧ - غياب المخططات التنظيمية التفصيلية التي تتوسط بين المصور التنظيمي العام والمباني المفردة قد أضعف فعالية هذا المصور على أرض الواقع. ٨ - الاستمرارية الاجتماعية ليس لها مكان في هذا المصور الذي يتمحور حول المعطيات الاقتصادية والسكانية وطرق المواصلات. ٩ - مشكلة التباينات المختلفة بين التوقعات والواقع ١٠ -محو النسيج العمراني الفيزيائي القائم

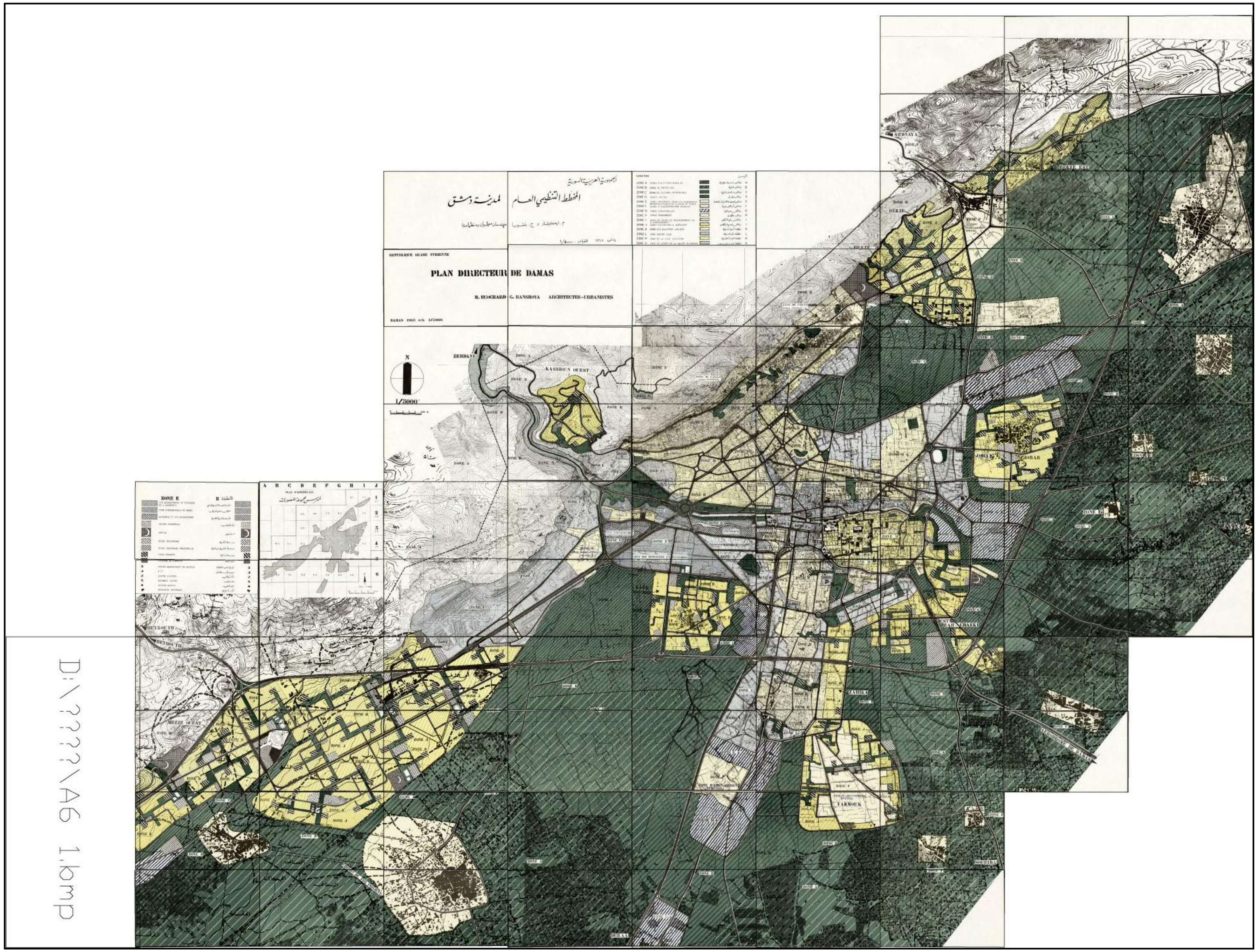
		١١ -تأخير في تنفيذ المرافق العامة
نتائج وتوقعات	**نتائج**	-منع البناء في المناطق المزروعة أو الصالحة للزراعة والمناطق الخضراء (الحدائق)، حيث تتضمن هذه المناطق الملاعب الرياضية والمقابر. أما المناطق المخصصة للمشيدات العامة فتضم الأبنية الحكومية والجامعية والصحية والإدارية والتجارية. -واعتنى المخطط بدراسة الشرائح التاريخية وتحديدها.
	توقعات	توقع ايكوشار بأن المدينة ستزداد من ضعفين إلى ثلاث أضعاف حجمها الحالي خلال ١٥-٢٠ عاماً، وهذا ما حصل فعلاً.
استنتج التالي:		استنتج ايكوشار من التحليل أن **دمشق قطب مركزي سكاني واقتصادي** للشرق الأوسط.
تعريف إقليم دمشق		لم يتواجد في مخطط إيكوشار تعريف واضح لإقليم دمشق.

المصدر: الباحثة بالإستناد إلى تقرير م.ايكوشار، ج.بانشويا، التقرير المبرر للمخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق، ١٩٦٣م، محافظة دمشق، الجمهورية العربية السورية، ١٩٧٣م.

وفيما يلي رموز ضابطة البناء، حسب تصنيفات المصور العام لمدينة دمشق لعام ١٩٦٨ والمعرفة كما يلي :

المنطقة -A- مناطق النشاط الريفي: وهي مناطق النشاط الريفي التي يجب أن لا تتلقى سكاناً من المدن ويحظر تمركز المساكن فيها ويجب المحافظة عليها في حالتها الحاضرة .	**المنطقة -F- مناطق التجمعات السكنية الريفية:** وتشتمل على قرى الغوطة الحالية والمخصصة لنشاطات ريفية بشكل خاص. ويمكن وضع مخططات تنظيم مفصلة في هذه التجمعات السكنية لتكون متفقة مع تحسين هذه المساكن دون تغيير طابعها، والأبنية في هذه المنطقة يجب ألا تتجاوز في ارتفاعها الطابق الأرضي وطابقين (أول وثاني).
المنطقة -B- منطقة الحماية: هدفها المحافظة على إخضرار الغوطة الواقعة في المنطقة المحيطة بالمساكن ولإيقاف الأبنية غير القانونية حول المدينة، حيث حددت منطقة الحماية بعرض ٥٠٠ متر تقريباً. ولا يسمح في هذه المنطقة بإقامة أي بناء مهما كان نوعه، على أن يسمح فقط بإصلاح الأبنية القائمة حالياً.	**المنطقة -G- المناطق الصناعية :** إن المناطق المخصصة للصناعة هي ذات فئات مختلفة من حيث الخطورة والصحة وهذه الفئات الأربعة تتعلق بستة مناطق محددة في المخطط، ففي المناطق (ج١ – ج٢ – ج٣ – ج٤ – ج٥ - ج٨) يحظر تشييد الأبنية للسكن بإستثناء مساكن موظفين محدودين للمراقبة وصيانة الأمن. ويلحظ بالمنطقتين (ج٧ - ج٨) في كلاً من الكسوة وعدرا بشكل خاص للصناعات الثقيلة أو الخطيرة، ويطبق على هذين المنطقتين نظام منطقة النشاطات الريفية بانتظار صدور قرار تنظيمي من قبل المجلس الأعلى لتنظيم المدن.
المنطقة -C- منطقة الزراعة الداخلية: تخضع هذه المناطق إلى نفس النظام المتعلق بالمناطق ذات النشاط الريفي غير أنه يحظر في هذه المناطق تشييد أي بناء مهما كان نوعه.	**المنطقة -H- المناطق المنظمة :** إن المناطق المحددة في مخطط تقسيم المناطق تخضع لنفس الإلتزامات المبينة في المراسيم المتضمنة تصديق مخططات التنظيم. باستثناء ما يتعلق بمخططات الطرق الواردة في المشاريع أو الإحتياطات للمساحات الخضراء أو العامة المبنية في المخطط الرئيسي.
المناطق -D- المناطق الخضراء: إن هذه المناطق في الأحياء غير المنظمة تخضع للالتزامات المتعلقة بالمناطق في فئة (B)، ويوجب التقرير المبرر للمخطط التنظيمي للمدينة في عام ١٩٦٨م وخاصةً عند وضع المخطط التفصيلي تخصيص هذه المناطق للاستعمال العام، على أن يسمح بإنشاء تجهيزات رياضية غير مسقوفة شريطة ألا يتوقف المرور في هذه المنطقة الخضراء .	**المنطقة -I- المناطق الجاري تجميعها أو تنظيمها:** إن هذه المناطق تشير إلى تلك التي يجري حالياً تنظيمها أو تجميعها، وأن الالتزامات المتعلقة بها ستحدد بموجب مرسوم التنظيم، وأن المخطط الملحق بهذا النظام يعطي القائمة الكاملة لهذه المناطق.
المنطقة -E- مناطق مخصصة للمشيدات العامة : إن هذه المناطق تتعلق في تنظيم الأحياء أو المدينة بالمساحات اللازمة للأبنية العامة الرئيسية أو المخصصة لإستعمال الجمهور، كالأبنية الحكومية (وزارات، محافظة، أبنية دينية أو أبنية تتعلق بالصحة العامة)، وإن هذه المساحات خاضعة لإلتزام عدم البناء بغية حفظ الأمكنة المخصصة للأبنية المذكورة، وأن البناء فوق هذه المناطق ذات النفع العام يتحقق وفقاً للمخطط الإجمالي للمنطقة بعد موافقة المجلس الأعلى لتنظيم المدن.	**المنطقة -J- مناطق الإمتداد الخاضعة للتنظيم:** تعتبر جميع مناطق الإمتداد خاضعة للتنظيم لكي يتسنى أن نطبق عليها مبادئ المخطط الرئيسي وإلى حين صدور مرسوم التنظيم أو التجميع تحتفظ هذه المناطق بالوضع المختصة به حالياً ولا يمكن تعديلها. وبإنتظار مخطط التنظيم التفصيلي تطبق في هذه المناطق الإلتزامات الخاضعة لنظام مناطق النشاطات الريفية A.

الملحق [٢]: تحليل لدراسة مخطط ايكوشار.



المخطط [م٢- ١]: مخطط ايكوشار – بانشويا ١٩٦٨م.

ملحق رقم [٣]: تحليل لدراسة مخطط الشركة العامة للدراسات والاستشارات الفنية.

عناصر تحليل المخطط		مخطط شركة الدراسات والاستشارات الفنية
تاريخه وتصديقه	تاريخ دراسة المخطط	بدأ العمل على المخطط عام ١٩٩٢م، بعد مخطط ايكوشار الذي تم اعتماده عام ١٩٦٨م.
	تصديقه وتاريخ اعتماده	سلمت الشركة دراسة المخطط في منتصف عام ١٩٩٩م لمحافظة دمشق والتي بدورها قامت بإعلانه بموجب قرار الإعلان رقم /٩٧/ م.د تاريخ ٢٩ / ٨ / ٢٠٠٢م ليتم قبول آراء اللجنة الإقليمية، واستمر العمل على استدراك الملاحظات فيه حتى عام ٢٠٠٤م ولم يتم تصديقه أو اعتماده من قبل المحافظة.
الأسباب التي دعت إلى تنفيذ المخطط		١ -السبب الأهم والرئيسي هو أن المدينة كائن حي ينمو ويكبر وتزداد احتياجاتها ومتطلباتها يوماً بعد يوم مع ازدياد حاجات الإنسان فيها. ٢ -وبالرغم من أن المخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق والمعد في عام ١٩٦٨ كان قد نظم وبدرجة كبيرة نحو المدينة للعقدين التاليين إلا أن حجم التضخم السكاني لم يتم تقديره بشكل كاف ومناسب ضمن الخطة المقدرة للمخطط المذكور. ٣ -وواجهت مدينة دمشق في الفترة الأخيرة مشاكل بالغة الأهمية نتيجة للإزدحام المتزايد الذي تشهده الطرق والناشئ عن تنامي في الحركة المرورية، وهذا ناتج عن زيادة في عدد المركبات والانتشار الحضري، وأدركت السلطات حجم المشكلات التي ستنشأ عن الإزدحام المروري والذي سيعيق تطور مدينة دمشق كمركز إداري طبيعي ومركز أساسي للتجارة والسياحة، لذلك فقد قرروا أنه لابد من تطوير المخطط التنظيمي مع حلول العام ٢٠٢٠م والأخذ بعين الإعتبار أن تتم الدراسة على مستوى إقليم دمشق. ٤ -أيضاً نتيجة لنمو مناطق المخالفات في الغوطة وضمن الحدود الإدارية للمدينة بنسبة ٩٠%على المناطق الخضراء المحيطة بالمدينة وعلى المناطق ذات التصنيفات /A-B-C/على مصور ايكوشار ٦٨ والتي تمنع منعاً باتاً البناء في هذه المناطق. [١] ٥ -الحاجة إلى تأمين إرتباط أفضل بين مناطق التوسع المقترحة ومدينة دمشق. ٦ -تحديد إقليم دمشق وجمع المعلومات الخاصة به.
أهداف المخطط ومراحل المشروع	أهداف المخطط	١. إعداد الدراسات اللازمة لتحديث ووضع مخطط هيكلي ومصور عام لمدينة دمشق، والبحث في المخطط الهيكلي للمدينة وبدائله. ٢. تحديد مصادر المياه في الإقليم وتحديد أحواض تخديم شبكات المرافق العامة (كهرباء - هاتف - مياه الشرب - صرف صحي). ٣. دراسة التوسع المستقبلي للمدينة والعمل على تقليص النمو السكاني فيها نظراً لمحدودية الموارد، عن طريق تنمية مناطق عمرانية قادرة على أن تستوعب الزيادة السكانية للأمدين التخطيطيين. ٤. تحديد التقدير المستقبلي لعدد سكان إقليم دمشق للأمدين التخطيطيين القريب (٢٠٢٠م) والبعيد (٢٠٥٠م) من أجل رسم المعالم الأساسية وإقامة المستقبل العمراني لمدينة دمشق وإقليمها خلال هذين الأمدين. ٥. إظهار المؤشرات التخطيطية للحزام العمراني المباشر للمدينة من خلال تقسيم هذا الحزام إلى ست مجموعات. ٦. وضع البرنامج التخطيطي التفصيلي لمناطق التنمية العمرانية المقترحة لمدينة دمشق. ٧. تهدف هذه الدراسة إلى المحافظة على الغوطة وتعزيز دورها الزراعي والحفاظ على المناطق المزروعة والعمل على توسيعها من خلال استبعاد أعمال التنمية العمرانية على الأراضي الصالحة للزراعة. ٨. تهدف هذه الدراسة إلى تكثيف الاستخدام الصناعي في المناطق الصناعية القائمة على مواقع مناسبة والعمل على توسيعها دون الإخلال بالشروط البيئية للمناطق السكنية المجاورة كما تهدف إلى إحداث مناطق صناعية جديدة بشروط ومواصفات صحية وبيئية. ٩. المحافظة على المناطق المعمورة الحالية في مدينة دمشق وتعزيز المناطق المنظمة فيها . ١٠. المحافظة على المناطق المنظمة الواردة بالمخططات العامة للمدن والبلدات والقرى الواقعة ضمن إقليم دمشق. ١١. اختيار مناطق التوسع السكني بقدر الإمكان وبما يحقق الظروف المحيطة المناسبة على أراضي غير صالحة للزراعة من الدرجة (٩-١١).

ملحق رقم [٣]: تحليل لدراسة مخطط شركة الدراسات.

	مراحل المشروع	**المرحلة الأولى:** تتناول دراسة الوضع الراهن وجمع المعلومات والإحصاءات المتعلقة بالمدينة وإقليمها واستخلاص النتائج والتوصيات. **المرحلة الثانية:** إجراء الدراسات الإقليمية وبيان مناطق التوسع وإعداد بدائل المخطط الإقليمي الأولي. **المرحلة الثالثة:** إعداد المخطط الإقليمي النهائي والبرنامج التخطيطي الأولي والمخطط الهيكلي الأولي للمدينة. **المرحلة الرابعة:** وتتناول إعداد البرنامج التخطيطي النهائي والمخطط الهيكلي النهائي والمخطط التنظيمي العام للمدينة.
المبادئ العامة التي قامت دراسة المخطط الرئيسي على أساسها	دراسات ديموغرافية	- اعتمدت الدراسة على توزيع الكثافات السكانية في المدينة وتحليل نسب مساحات مناطق الاستعمالات الرئيسية لها. - دراسة تطور عدد السكان في كلاً من مدينة دمشق وريف دمشق ومقارنته بتطور عدد السكان في كامل القطر العربي السوري يعطي وإلى حد ما فكرة واضحة عن تطور عدد السكان في الإقليم مقارنة بالقطر. - الدراسات الديموغرافية (التجمعات السكانية الموجودة في الإقليم، عدد سكانها واتجاهات الهجرة وعوامل النمو السكاني فيه). - دراسة أثر الهجرة الداخلية في تركيب سكان محافظتي دمشق وريف دمشق من خلال النسب المئوية خلال تعداد عامي ١٩٧٠م و١٩٨١م.
	السكن والمشاريع السكنية	الأخذ بعين الاعتبار المشاريع المدروسة والتي هي قيد الإنجاز حالياً أو المقترح تنفيذها وتحديد مدى إمكانية الإلتزام بها لاحقاً على ضوء مراجعة الدراسات التفصيلية الخاصة بها .
	مخطط المناطق ونظام الوجائب العمرانية	-إنطلقت أسس وإعتبارات تحديد المناطق من المصور التنظيمي العام لمدينة دمشق المصدق عام ١٩٦٨م ونظام الوجائب العمرانية المعمول به وذلك للمناطق القائمة من المدينة، فمنع البناء في منطقة الزراعات الكثيفة، باستثناء ما ورد في المخططات التنظيمية العائدة للتجمعات السكانية الواقعة ضمنها. -ويجدر الإشارة إلى أن مناطق الإستعمالات الرئيسية المجددة على المخطط الهيكلي النهائي تنسجم مع المصور التنظيمي العام لمدينة دمشق المصدق عام ٦٨ ونظام الوجائب العمرانية المعمول به وذلك بالنسبة للمناطق القائمة من المدينة، كما وتم التقيد بقدر الإمكان بالرموز والمصطلحات الواردة في المخطط التنظيمي المذكور وذلك تسهيلاً لتعامل الإدارة مستقبلاً مع المخطط التنظيمي العام الجديد لدمشق والذي يشكل المخطط الهيكلي النهائي أساساً له.
	المياه	موارد الحوض المائي لمدينة دمشق والمناطق المحيطة به، والإحتياجات المائية للمدينة وضواحيها وتحليل الدور الحيوي لنهر بردى.
	مناطق السكن العشوائي (تحديدها – دراستها – تصنيفها – الوضع العمراني والاجتماعي فيها)	شملت الدراسة البحث عن توزع مناطق المخالفات الجماعية في مدينة دمشق واستطاعت أن تحدد إرتباطها الإداري وعلاقتها بالمدينة وعليه تم حصر ما يقارب من (٢٨) منطقة أو تجمع سكاني مخالف ضمن الحدود الإدارية للمدينة، وشملت الدراسة أكثر من ١٥ منطقة مخالفة تقع خارج الحدود الإدارية للمدينة، ولقد أخذت هذه المناطق بعين الاعتبار: - لاتصالها الوثيق مع المناطق المخالفة داخل الحدود الإدارية. - أو كانت تشكل امتداداً لها كحي تشرين وعش الورور والقزاز وقدسيا. - أو كانت على اتصال وثيق بها من خلال ربط شريطي - أو كانت تجمعات قريبة جداً من الحدود الإدارية ولها تأثير مباشر على توسيع مناطق المخالفات في المدينة.
	البنية العمرانية للإقليم	- البنية العمرانية للإقليم والخصائص المكانية له. - دراسات تتعلق بالاستعمالات الرئيسية الحالية للأراضي (تصنيف التربة، درجات الأراضي من الناحية الزراعية). - مبدأ المحافظة على الغوطة وعدم التوسع العمراني فيها حتى لا يؤدي ذلك إلى آثار سلبية على المناخ والبيئة في منطقة دمشق.
	مفردات أخرى	- مجالات مختلفة أهمها: الوضع الزراعي، الطرق والنقل، الوضع الثقافي والتعليمي، الوضع الصحي، الوضع السياحي، التلوث البيئي، المرافق العامة و معطيات اقتصادية من حيث دور المدينة كمركز (إداري ـ مالي ـ صناعي ـ تجاري ـ سياحي ـ ديني). - الخصائص الجيوهندسية والهيدرولوجية والمناخية للإقليم. - ركزت الدراسة على الجانب الكمي والإحصائي للمدينة. - تحليل للظروف المناخية والبيئية السائدة في المدينة لأخذها بعين الإعتبار عند التخطيط وذلك للوصول إلى توفر الشروط المناسبة لتلافي التلوث والحد من إلحاق الضرر بالشروط البيئية وذلك من خلال ما يلي: • الإبتعاد بالمناطق الصناعية عن وسط المدينة وبإتجاه الشرق والجنوب ما أمكن تبعا لحركة الرياح السائدة .

ملحق رقم [٣]: تحليل لدراسة مخطط شركة الدراسات.

		• إعطاء المساحات الخضراء أهمية كبيرة في التخطيط. • الاستفادة من التجهيزات الخاصة بالطاقة الشمسية.
الحلول والمقترحات الخاصة بالمخطط التنظيمي العام دمشق	**السكان والتوسع السكاني**	١ -السعي للاستفادة من العدد الكبير من الوحدات السكنية المبنية وغير الجاهزة أو غير المستثمرة. ٢ -المحافظة على المناطق المنظمة والمنفذة في السابق أو التي يجري استكمال تنفيذها حاليا ضمن مدينة دمشق والتجمعات السكنية المنتشرة في الإقليم. ٣ -إقامة مشاريع سكنية واسعة إلى جوار بعض التجمعات النشيطة عمرانياً وعلى الأراضي الجرداء مثل التل – الضمير – قطنا، وامتدادات عمرانية على الأراضي الجرداء على سفوح السلسلة الجبلية التي تحد المدينة من شمال شرق إلى جنوب غرب . ٤ -وعلى ضوء الواقع الحالي للمناطق السكنية تحديد الأفضليات كما يلي: **الأفضلية الأولى:** وتشمل المناطق المنظمة قيد التنفيذ (مشروع ضاحية الأسد قرب حرستا - مشروع توسع ضاحية دمر - مشروع ضاحية قدسيا الجديدة). **الأفضلية الثانية:** وتشمل المناطق التي سبق أن جرى إعداد مشاريع تنظيمية لها مثل (مدينة الأسد الجديدة قرب مطار المزه - مدينة قاسيون). **الأفضلية الثالثة:** وتشمل مناطق التوسع على الأراضي الجرداء ذات التصنيف الزراعي من الدرجة (٩ إلى ١١) مع استبعاد الأراضي غير المخدمة أو التي لا تتمتع بظروف بيئية مناسبة.
	عامل النمو والزيادة السكانية والهجرات الداخلية	اعتمد المخطط التنظيمي العام على تبني مبدأ تخفيض عامل النمو، واقترح المخطط ثلاثة فرضيات أو احتمالات للزيادة السكانية إلا أن الإدارة طالبت اعتماد احتمال رابع يقوم على تثبيت مقدار عامل النمو السنوي طيلة مراحل الأمد التخطيطي بمعدل ٤،٥%، حيث أن الاحتمالين الأول والثالث يقومان على مبدأ التخفيض المتتالي لعامل النمو السكني. وبعد أن تم إجراء التعداد العام الأخير عام ١٩٩٤ وبعد إجراء المناقشات المستفيضة حول هذا الموضوع فقد تم تخفيض التقدير المستقبلي لعدد سكان إقليم دمشق ليصل في نهاية الأمد التخطيطي عام ٢٠٢٠ إلى (٦٣٥٠٠٠٠ نسمة) وهو رقم قريب من الاحتمال المنخفض والمشار إليه.
	المرور والشبكة الطرقية	١ -كان هناك عدة اقتراحات طرقية ومرورية عند بعض التقاطعات والأماكن الضيقة وحول جعل بعض الشوارع ممرات مشاة، ومن شأن هذه الاقتراحات التخفيف من الأزمة المرورية وتأمين الربط بين الأحياء والمناطق السكنية بشكل أفضل. ٢ - اقتراح ربط المناطق الجديدة للتوسعات بشبكة الطرق الموجودة حالياً وتأمين إتصالها بباقي المناطق السكنية بإنشاء طرق وشوارع جديدة تصل أطراف المدينة ببعضها البعض وبالمركز. ٣ -تتضمن هذه الدراسة الطرقية اقتراحات لإنشاء طرق جديدة تؤمن الإرتباط اللازم وترفع من كفاءة حركة المرور والمواصلات بين المناطق في الإقليم، كما تتضمن اقتراحات لتوسيع طرق قائمة لرفع مستوى أدائها وخدماتها وتعديل بعض المسارات لطرق مقترحة في الإقليم. ٤ -وإن كانت شبكة الطرق تحل مشاكل جزئية لحركة المرور في المدينة، ولكنها لا تشكل **منظومة متكاملة** لأنها تجميع لدراسات سابقة واقتراحات محلية ولعل من أهم هذه الإقتراحات هو استكمال الطريق المحلق الذي يربط طرفي المدينة دون الدخول ضمن المدينة ويؤمن الاتصال بين عدد من الطرق الدولية الهامة: طريق بيروت – طريق القنيطرة – طريق درعا – طريق المطار – طريق حمص، وبالتالي يمكن للسيارات القادمة للمدينة وخصوصاً الشاحنات أن تسير على هذا الطريق دون الدخول لمركز المدينة. ٥ -أما دراسة النقل فتعتمد على اقتراح إنشاء عدد من الخطوط الحديدية تسير عليها عربات النقل التي تستخدم الطاقة الكهربائية والتي ستؤمن الإرتباط بين مدينة دمشق والتجمعات السكانية في الإقليم وبالعكس، وستشكل مع شبكة المترو المقترحة لمدينة دمشق **منظومة متكاملة** للنقل ضمن المدينة والإقليم. ٦ -عرض التقرير الأسباب التي تستدعي إنشاء مترو في المدينة والحلول التي يمكن أن يقدمها هذا المترو، ثم درس هذا التقرير شبكة المترو المقترحة من محطات القطار فوق الأرضية (محطة القدم – محطة القابون – محطة الحجاز)، ورأى التقرير أن واقع النقل في مدينة دمشق وصل إلى **حد حرج** في الوقت الحاضر بسبب: - ازدياد عدد الركاب المتنقلين في المدينة.

		- ازدياد عدد السيارات ووسائط النقل الأخرى - وتشكل الإعاقات بسبب الغزارات المرورية العالية في الشوارع - إرتفاع قيمة الهدر الاقتصادي الحاصل بسبب التأخر في الوصول - وإزدياد نسبة التلوث في المدينة بسبب كثرة الغازات المنبعثة من العوادم. ٧ - اقتراح الطرق التخديمية لمناطق التنمية العمرانية التالية: (توسع قدسيا، جنوب قطنا باتجاه بيت سابر، بين عرطوز وقطنا، سفوح التلال شمال وجنوب الكسوة). وتدرس هذه الطرق عند إعداد الدراسات التفصيلية لكل منطقة على حدة مما يؤمن تخديم تلك المناطق وربطها بالطرق الإقليمية الرئيسية القريبة منها ٨ -توسيع الطرق لتشمل قارعة الطريق ثلاث حارات مرور ومن بعض الطرق المقترحة: - الحلقة الطرقية بين : الكسوة - حرجلة - العادلية - نجها – قرحتا. - طريق الدروشة – الكسوة. - طريق داريا - صحنايا - جديدة عرطوز.
	الغوطة ومناطق الاستعمالات الزراعية	-اعتبار منطقة الزراعات الكثيفة في الغوطة محمية بيئية يتم التعامل معها وفق نظام خاص بها وعدم توسيع المخططات التنظيمية العامة للتجمعات السكانية الواقعة ضمنها وذلك للمحافظة على الغوطة وتعزيز دورها الزراعي والبيئي، وهذا لا يأتي إلا من خلال تنشيط محاور التنمية المقترحة في محافظة ريف دمشق وعلى الأراضي الجرداء الواقعة ضمنها والتي يقع على عاتق محافظة ريف دمشق وضع الخطط اللازمة لتنفيذ هذه الدراسة حيث إن ٨٥% من الزيادات السكانية المتوقعة لمدينة دمشق وإقليمها سيستوعب ضمن محافظة الريف. -لقد تم دراسة المناطق الملائمة للإستعمالات الزراعية على ضوء العوامل والتوجهات التالية: آ - المحافظة على المناطق المزروعة بشكل كثيف وغير كثيف وتعزيز الفعالية الزراعية فيها. **ب** - تخصيص الأراضي ذات التصنيف الملائم للاستعمالات الزراعية وذلك بالاعتماد على المستويات التالية: **المستوى الأول:** التصنيف الزراعي من الدرجة (١ إلى ٤) وهي أراضي خصبة جيدة الصلاحية للزراعة وتكرس بكاملها. **المستوى الثاني**: الأراضي من الدرجة (٥ إلى ٨) وهي أراضي متوسطة الصلاحية للزراعة وتخصص للزراعة إلا أنه يمكن الاستفادة من بعضها في **التنمية العمرانية**. **المستوى الثالث:** إضافة إلى المناطق ذات التصنيف من (٩ إلى ١١) والتي لا تصلح للاستعمالات الزراعية.
	الصناعة والمناطق الصناعية	- اقترحت الدراسة توضع المناطق الصناعية الواردة بالمخطط في ثمانية مواقع اثنان منها مخصصان للصناعة الثقيلة ويقعان في عدرا والكسوة وكلاهما خارج الحدود الإدارية للمدينة أما المواقع الستة الأخرى فهي (القابون، حوش بلاس، شرق وجنوب سوق الهال الجديد، جوار القدم، جنوب دوار كفر سوسة، جوار المعضمية. - واقترح المخطط عدة مناطق مخصصة للمشيدات العامة في التوسعات، وكذلك اقترح مدينة صناعية في الديماس. أما التوجهات والشروط التي وضعتها الدراسة لتحديد وتخطيط المناطق الصناعية فكانت كالتالي: أ- المحافظة على المنشآت الصناعية الحالية القائمة على أراضي مناسبة والعمل على تكثيف الفعاليات الصناعية فيها مع مراعاة الشروط البيئية المناسبة. **ب** - التقيد بالمناطق الصناعية الواردة في المخطط العام السابق للمدينة **باستثناء المنطقة المقترحة آنذاك قرب الكسوة والتي نقترح إلغاؤها نظراً لوقوعها على أراضي ذات تربة زراعية جيدة،** على الرغم من وجود بعض المنشآت الصناعية فيها وبجوارها والتي يمكن المحافظة عليها كوضع راهن ومنع إقامة منشآت صناعية جديدة. (تحدد وجهة نظر شركة الدراسات تجاه المنطقة الصناعية المقترحة من قبل الجايكا بالكسوة). **جـ -** اختيار المناطق الصناعية بالقرب من الطرق الرئيسية وشبكات السكك الحديدية .

ملحق رقم [٣]: تحليل لدراسة مخطط شركة الدراسات.

		د- اختيار مواقع المناطق الصناعية بحيث يكون اتجاه الرياح السائدة فيها مناسباً من أجل مراعاة الشروط البيئية للمناطق المجاورة من حيث (الدخان ـ الغازات ـ الضجيج ـ النواتج الصناعية)، والابتعاد عن وسط المدينة باتجاه الشرق والجنوب ما أمكن تبعاً لإتجاه الرياح السائدة. وتم تحديد أفضليات وجود المناطق الصناعية كما يلي: **الأفضلية الأولى**: توسيع المنطقة الصناعية على طريق درعا في منطقة حوش بلاس وامتدادها لتصبح ما يمكن تسميته (بارك صناعي) يضم مناطق خضراء ومستودعات وصناعات خفيفة وحرفية مختلفة، وتكثيف الفعالية الصناعية في منطقة عدرا. **الأفضلية الثانية**: إحداث منطقة صناعية كبيرة على أراضي الضمير وعلى أراضي وديان الربيع مستقبلاً. **الأفضلية الثالثة:** إحداث مناطق حرفية وصناعية خفيفة (غير مضرة بالصحة) قرب الهيجانة وقطنا والمعضمية بسبب اتجاهها الغربي بالنسبة للمدينة.
	المياه	يبقى من الضروري إجراء التوازن الدقيق بين الحدود المعقولة للكميات المستجرة من الحوض وحدود توسع المدينة الذي يفرض نفسه، فمن الضروري أن يعتمد سلم أفضليات في توزيع المياه (المحدودة) يبدأ بمياه الشرب فالزراعة فالصناعة فالسياحة وذلك ضمن توازن عادل بين هذه الأفضليات. ولابد من مراقبة ذلك لمنع تلويث نهر بردى لأهمية الدور الذي يمثله كشريان حيوي للمدينة إضافة إلى دوره في استيعاب المياه الواردة من بعض المسيلات الموسمية المؤثرة على المدينة وبما أن هذا النهر فقد حيويته بسبب الكثير من المنشآت القريبة منه بتحويل مجرور الصرف الصحي باتجاه النهر فلذلك يجب إنشاء شريط من الحدائق على جانبيه مما يعيد لهذا النهر دوره كرئة ومتنفس للمدينة. ضرورة تنظيم الجريان الجوفي لنبعي الفيجة وبردى، الإستثمار الأمثل للمياه الجوفية. إيقاف حفر الآبار في سهل دمشق للمحافظة على مخزون المياه الجوفية، وحفر آبار رصد جديدة للمياه الجوفية في سهل دمشق.
	التجمعات العمرانية العشوائية	كان اقتراح الدراسة بتوجب العمل على الحد من هذه الظاهرة والسعي لتطوير الشروط السكنية فيها، فكانت دراسة التوزيع الجغرافي لمناطق المخالفات داخل وخارج الحدود الإدارية للمدينة، واشتملت اقتراحات الدراسة بثلاث تصنيفات وهي: ١ ـ مناطق السكن العشوائي قيد التنظيم، وتشمل مناطق السكن العشوائي الواقعة ضمن حدود المدينة والتي جرى إعداد مصورات طبوغرافية وتنظيمية تفصيلية خاصة بها، وتم ترميزها ب (O). ٢ ـ مناطق السكن العشوائي الواجب تنظيمية مستقبلاً، وتشمل مناطق السكن العشوائي التي بحاجة لإعداد مخططات تنظيمية تفصيلية إليها، ورمزها (O1). ٣ ـ مناطق السكن العشوائي المقترح إزالتها، وتشمل مناطق السكن العشوائي الموجود ضمن المناطق الخضراء والتي يتوجب إزالتها وإلحاقها بالمناطق الخضراء المحيطة بها، ويرمز لها بالرمز (O2).
	حلول استيعاب الزيادة السكانية والهجرات الداخلية	وضعت الدراسة الحل الاستراتيجي لنمو إقليم دمشق للأمد القريب (١٩٩٥ـ ٢٠٢٠) كالتالي: من أجل بقاء عدد سكان إقليم دمشق ضمن التقدير المعتمد يتوجب إنشاء أقطاب جاذبة أخرى على الصعيدين القطري والإقليمي. **١ ـ على صعيد القطر:** ١. تشجيع التنمية الحضرية في المدن الأخرى في القطر بحيث يتحقق نوع من التوازن في توزيع السكان بدلاً من تمركزهم في ثلاثة أقطاب (دمشق ـ حلب ـ حمص)، ويتم إيجاد هذا التوازن من خلال: - توظيفات وثيقة الصلة بذلك مع تشريعات ناظمة للعمل. ـ خلق وظائف وبشكل خاص في القطاع الصناعي. - المشاركة الفعالة للقطاع الخاص. ـ تزويد تلك المناطق وبشكل فوري بخدمات البنى التحتية الفعالة. وبذلك يكون أمام الهجرة الداخلية خلال العقود القادمة خيارات متنوعة في الاستيطان في مراكز حضرية أخرى غير الأقطاب الثلاثة المشار إليها أعلاه.

٢. بالنسبة للمنطقة الجنوبية يجب تعزيز دور مدينتي درعا والسويداء اللتان سجلتا النمو الأقل بين كافة مراكز المحافظات خلال الفترة (٨١-٩٤). ٣. ويجب بذل الجهود المناسبة من أجل تحسين الظروف المعيشية في المناطق الريفية، وعلى مستوى كامل القطر وذلك من أجل: ٣,١. المحافظة على نسبة كبيرة من السكان الريفيين في مواقعهم الريفية. ٣,٢. تخفيض نزوحهم إلى المراكز الحضرية الأكبر. ٤. ويجب تجنب خطر استمرار ظاهرة نمو السكن المخالف على محيط المدن الكبرى من خلال: ٤,١. وضع برامج وخطط أفضل تهدف لتحجيم حركة الهجرة الداخلية. ٤,٢. تخصيص المساحات المخططة لإستيعاب هذه الهجرة ضمن شروط عمرانية مناسبة. **٢ - على صعيد إقليم دمشق:** ١. انتقاء عدد من المدن الديناميكية المساعدة في إقليم دمشق والتي تمثل اليوم نمواً إيجابياً. ٢. دعم هذه المدن بالخدمات والفعاليات المناسبة التي تسمح لها بأن **تصبح أقطابا جاذبة** وبهذه الطريقة ➔ تخلق منطقة واقية للمدينة وللغوطة على أن تستوعب قسماً هاماً من السكان المستقبليين والذين بدون ذلك سيفدون إلى دمشق نفسها . وقد تم انتقاء ستة مدن وقرى يمكن للقاعدة السكانية فيها أن تزداد بشكل ملحوظ وكبير خلال (٢٥) سنة القادمة وهي: (القطيفة - الضمير - عدرا - الكسوة - قطنا - التل)، وهذه المدن: ١. تبعد مسافة كافية عن دمشق لكي تأخذ دورها الإقليمي المطلوب. ٢. وسكانها سيبحثون عن العمل في مناطقهم وأن انتقالهم إلى دمشق سيكون محدودا جدا ومحصورا فقط بالخدمات عالية المستوى. وقد كانت هذه المدن والقرى محل جذب في العقد الماضي ومن المفروض أن يستمر ذلك في المستقبل ونعتقد أن هذا الاتجاه يجب تشجيعه ليكون هذا الجذب بوتيرة أعلى. ➔ إذن **فحلول** استيعاب النمو في إقليم دمشق تتلخص في المحاور التالية: **المحور الأول** تنمية الحدود الإدارية للمدينة وتوسعاتها، **المحور الثاني** تنمية المناطق الشبه الحضرية الواقعة في الغوطة، أما **الثالث** فهو تنمية المدن الستة المقترحة (عدرا – القطيفة – التل – قطنا – الضمير – الكسوة)، **والمحور الرابع** فيهدف لتنمية مناطق التوسع السكاني المقترحة كأقطاب جذب رئيسية لتصبح مدن جديدة مكتفية ذاتياً ومستقلة عن المدينة، أما **المحور الخامس** والأخير والذي يتميز سكانه بأنهم ريفيون هو تنمية المناطق السكنية الريفية. وجاءت حلول تحديد البدائل في توزيع السكان على مناطق الإقليم على ثلاث حلول: ١ - أكد **الحل الأول** على تنمية الحدود الإدارية للمدينة والتجمعات السكانية المشكلة للحزام العمراني المباشر في الغوطة كتحقيق لهدف المحورين الأول والثاني حيث تتم التنمية باتجاه قطب واحد بافتراض أن الدولة لن تتدخل في الترتيب اللازم لتخفيض الجاذبية للعاصمة، حيث سيتحمل هذا الجزء من الإقليم الزيادة السكانية كلها وتبقى باقي أجزاء الإقليم أقل أهمية، لكن مع استمرار التعلق بأهمية المدينة وقوى الخدمات فسيستوعب بالتالي النسبة المئوية في هذا الجزء والتي ستنخفض من ٤٨% عما كانت عليه عام ١٩٩٥م إلى ٣٢% عام ٢٠٢٠م أي حتى الأمد التخطيطي القريب. ٢ - أما **الحل الثاني** فيعتمد على تقليل الزيادة السكانية التي ستتمركز في المدينة والحزام العمراني في الغوطة بنسبة أقل مما هو وارد في الحل الأول وذلك بحدود (٩٠٠) ألف نسمة، جرى توزيعها على المحاور الثلاث الأخرى ➔ وبالتالي يؤكد على أهمية الاهتمام بتنمية المواقع الريفية في الإقليم وتعزيز النمو في المدن الرئيسية خارج الغوطة إضافة إلى الاهتمام أيضا بمناطق التنمية الجديدة. ٣ - ويعتمد هذا الحل أيضاً على تقليص أكثر للزيادات السكانية التي ستتمركز في المدينة وفي الحزام المحيط بها (ضمن الغوطة) عما هو		

		وارد في البديل الأول بحدود (١,٥) مليون نسمة تم توزيعها على المحاور الثلاثة الباقية مع التأكيد وبشكل قوي في هذا البديل على أهمية التنمية في المدن القائمة والواقعة خارج الغوطة وفي مناطق التنمية الجديدة . ويعكس هذا البديل الأمل في فعالية المبادئ الإستراتيجية المتخذة أساساً للتخطيط العمراني الهيكلي لدمشق والإجراءات التنفيذية العائدة لها وفقا لذلك فعلى سبيل المثال، لا يزيد عدد سكان مدينة دمشق بموجب هذا البديل خلال الفترة بين عامي (٢٠٠٠ – ٢٠٢٠) إلا بحدود ٣٨٠ ألف نسمة كما لا يزيد سكان الغوطة خلال هذه الفترة إلا بحدود ٢٥٠ ألف نسمة. وقد تم إعتماد البديل الثالث كأساس للعمل.
	حلول التوزع السكاني على مكونات إقليم دمشق ومحاور التنمية العمرانية للأمدين التخطيطيين ٢٠٢٠ - ٢٠٥٠	نظراً لخصوصية مدينة دمشق والمناطق المحيطة بها ومحدودية الموارد المتاحة ضمنها يمكن تقسيم مكونات إقليم دمشق إلى قسمين أساسيين : **آ - مكونات الإقليم الواجب تحجيم التنمية فيها وتضم:** • مدينة دمشق بحدودها الإدارية . • منطقة الزراعات الكثيفة المحيطة بالمدينة ومن ضمنها الحزام العمراني المباشر وباقي التجمعات السكانية في منطقة الزراعات الكثيفة. **ب - مكونات الإقليم الواجب تنشيط التنمية فيها وتضم:** • التجمعات السكانية المشكلة لمحاور التنمية العمرانية المستقبلية في الإقليم. • باقي التجمعات السكانية في الإقليم.
المشاكل التي واجهت المخطط	**الدراسة في المخطط**	١ -أعدت الشركة المخطط التنظيمي العام لمدينة دمشق بمقياس (١/١٠٠٠٠ بدلا من ١/٥٠٠٠) وذلك لعدم توفر أرضية طبوغرافية للدراسة لدى المحافظة بمقياس ١/٥٠٠٠، وبعد قيام محافظة دمشق بتزويد الشركة بملاحظات اللجنة الإقليمية على المخطط المعلن والمخطط الإقليمي الخاص به في ١٠/ ٢٠٠٣م وبعد انتهاء المؤسسة العامة للمساحة من إعداد المخطط الطبوغرافي الجديد للمدينة بمقياس ١/٥٠٠٠، وقيام محافظة دمشق بتزويد الشركة به في ٤/ ٢٠٠٤م، باشرت الشركة العمل من جديد لاستدراك ملاحظات اللجنة الإقليمية وإعادة إعداد المخطط التنظيمي العام على الأرضية الطبوغرافية بمقياس ١/٥٠٠٠. وباشرت الشركة العمل في إعادة إعداد المخطط الإقليمي النهائي للمدينة بعد أن قامت المحافظة في١٠/ ٢٠٠٤م بتزويد الشركة بأرضية طبوغرافية جديدة بمقياس ١/٥٠٠٠٠ تغطي المساحة المحدودة من قبل الشركة لإقليم دمشق. ٢ -وكانت المرحلة الثانية تضمن صعوبات في الدراسة الإقليمية تكمن بأنها تتضمن وبشكل رئيسي مقترحات لمواضع هامة كالتوزيع المستقبلي للسكان والمناطق اللازمة لهم مما جعل الجهة الدارسة تقدم مقترحاتها الأولية من خلال دراسة تمهيدية تناولت ثلاث بدائل لتوزيع السكان على محاور التنمية العمرانية في إقليم دمشق وقد تم وبالتنسيق مع لجنة المتابعة والاستلام اعتماد البديل الثالث منها وتلحظ جميع هذه البدائل مناطق التنمية العمرانية المستقبلية للأمد التخطيطي القريب (١٩٩٥ -٢٠٢٠).
ضعف المصور	**الفكر العمراني في المخطط الهيكلي العام لمدينة دمشق**	- يرى المصور في المدينة **منظومة ديموغرافية** تحتاج إلى مساحات سكنية لتزايدها ويغفل تماما كل المعطيات الأخرى الهامة ومن ضمنها الدراسات الاجتماعية – الاقتصادية بل وحتى الجغرافية وكل تنقلات السكان وكيفية خلق فرص عمل لهؤلاء السكان الجدد وما هي النشاطات الاقتصادية التي يمكن أن يمارسوها. - لم يجمع تحليل الموقع معطيات حول العناصر الجغرافية والجيولوجية والمناخية، ولم تجر دراسة للتاريخ السياسي والاقتصادي وأثره على الشكل العمراني، ولم يغطي التحليل تاريخ المدينة لمعرفة كيف ولماذا نشأت؟ وليستنتج من خلال ذلك قوانين تطورها وكيفية نموها المستقبلي، بالإضافة إلى انه لم يبحث عن كيفية تأقلم سكانها مع طبوغرافيتها.[٢] - لم يكن هناك أي مصور عام كنتاج تخطيطي للتوقعات المستقبلية للأشكال العمرانية وقوانين البناء، ولذلك لا يمكن اعتبار المشروع تخطيطياً فيزيائياً إضافة إلى ضعف المصورات الطبوغرافية. [٢] - يتجاهل هذا التقييم الأبعاد الوطنية لمصور ايكوشار ١٩٦٨م، ويركز من جديد على الأبعاد الديموغرافية له. - ويتجاهل التحليل أسس التنمية السريعة التي خطط لها مصور ايكوشار، إلا انه يلتقي معه في مشكلة تأمين السكن لأكبر عدد من السكان.[٣]

ملحق رقم [٣]: تحليل لدراسة مخطط شركة الدراسات.

	الطرق والمواصلات وشبكة النقل	لا تشكل شبكة الطرق في المدينة **منظومة متكاملة** لأنها تجميع لدراسات سابقة واقتراحات محلية.
	المساحات الخضراء	ولم يدرس المشروع الفراغات الخضراء بالمدينة ولم يحول الشوارع الهامة مثلاً إلى شوارع مشجرة والساحات العامة إلى فراغات خضراء منظمة لتتداخل الطبيعة مع البناء.
	توزيع المناطق الصناعية	واللافت للنظر أن توزيع المناطق الصناعية كان بشكل عشوائي ولا يتناسب مع اتجاه الرياح السائدة، بحيث تنقل الرياح في بعضها التلوث للمدينة مثل الديماس وجنوب غرب المعضمية. إن المناطق الصناعية بالقابون وجوار القدم وحوش بلاس تتطابق مع المخطط العام إلا أن الإنشاءات الصناعية وبشكل مخالف تتجاوز الحدود المقررة لها على المناطق الخضراء المجاورة لها.
	الأحياء والمراكز التجارية	المخطط لم يلحظ بشكل مباشر مراكز تجارية فرعية إلا أنه عملياً تبنى كافة المخططات التنظيمية السابقة والتي تلحظ الحديثة منها (بعد منتصف الخمسينات) مراكز للخدمة المحلية كما أن منهاج وجائب المخطط سمح بفتح محلات تجارية في منطقة الأحياء السكنية القديمة (المنطقة ك).
	المصور التنظيمي العمراني والإقليمي	إن إشكالية المصور التنظيمي العمراني **"إشكالية اجتماعية"** بينما إشكالية المصور التنظيمي الإقليمي **"إشكالية اقتصادية"** وهذا نقص خطير يعود إلى غياب التشريع الهندسي العمراني في سورية، والذي يعمل على ضبط المصورات التنظيمية العمرانية والإقليمية في قوانين تحدد المواصفات والمعايير لمثل هذه الدراسات.
نتائج وتوقعات	**نتائج الدراسة**	١. تم إعداد مخطط تنظيمي وبرنامج تخطيطي لمدينة دمشق وتوسعها. ٢. إعداد المؤشرات التخطيطية للحزام العمراني المباشر المحيط بها وقد قامت بتحليل المحيط الحيوي لمدينة دمشق استناداً للنمو السكاني. ٣. تبين أن المناطق السكنية مزدحمة بشكل عام إذ أن الكثافة الصافية للمدينة ٣٠٣ شخص / هكتار، وإذا ما أخذنا أن مساحة الطرقات والحدائق الصغيرة والمشيدات العامة تشكل وفق القانون ٩ لعام ١٩٧٤م ما نسبته على الأقل ثلث المساحة العامة أدركنا أن الكثافة الصافية ستصل إلى نحو ٤٥٠ شخص /هكتار، وعلى هذا الأساس➔ توجه المخطط الهيكلي الجديد لتخفيض الكثافة واعتماد كثافة وسطية بحدود ٢٥٠ شخص/هكتار، وبما يحقق تامين المساحات السكنية والمناطق الخضراء اللازمة. ٤. قامت الشركة بدراسة: (معدلات النمو السكاني للقطر - ولمدن مراكز المحافظات - وتطور السكان في محافظتي دمشق وريف دمشق - ومعدلات النمو - والهرم السكاني - وتطور معدل أفراد الأسرة - وتقدير عدد سكان المحافظتين في الفترة ما بين (١٩٩٤م – ٢٠٢٠م) - وتوزع السكان على محاور التنمية في الإقليم). ٥. ولغاية تاريخ إعداد دراسة عام ١٩٩٧م، كانت المدينة خلال الفترة السابقة لعام ١٩٧٠م تتمتع بمعدل نمو كبير باعتبارها جاذبة للسكان في حين كان الريف طارداً للسكان، إلا أن هذه الصورة قد تبدلت في الفترة اللاحقة فقد أصبح قسم كبير من محافظة ريف دمشق جاذباً للسكان وساهم في ذلك أيضا: ضيق مساحة الرقعة المشمولة بالحدود الإدارية للمدينة، وثبات هذه الحدود وعدم توسعها لتشمل مناطق التوسع بالمصور العام. فالنسبة المئوية الناتجة عن الهجرة الداخلية فقد تراجعت كلاً من محافظة دمشق وريف دمشق، مما جعل المناطق الريفية تساهم في استيعاب الزيادة الطبيعية لسكان المدينة. ويبين الجدول [٢] إن كلاً من دمشق وريف دمشق في الفترة مابين (١٩٦٠-١٩٧٠) حيث كان يشهد نزوحاً سكانياً كبيراً من المحافظات الأخرى، أي أن **كلا المحافظتين كانتا تشكلان قطبي جذب للسكان وللراغبين في فرص العمل** التي لم تكن متوفرة في أماكن سكناهم وخاصة للقادمين من المحافظات الجنوبية ومن محافظة القنيطرة. وقد تبدلت هذه الظاهرة بعد عام ١٩٧٠م حيث تظهر نتائج تعداد عام ١٩٨١م وتعداد عام ١٩٩٤م، أن معدل النمو السنوي للمحافظتين معاً أقل من معدل نمو سكان القطر أي أن هاتين **المحافظتين طاردتان للسكان** وفي الواقع إن **معدل نمو السكان لمدينة دمشق يتراجع باستمرار منذ عام ١٩٧٠** أي أن عدد السكان ومعدلات النمو في فترة التعداديين الأخيرين (١٩٨١ – ١٩٩٤) تظهران **مدينة دمشق والمناطق المتبقية خارج الإقليم من محافظة ريف دمشق** (النبك ويبرود) **طاردة للسكان وأن الغوطة والمدن الرئيسية خارج الغوطة شكلت الوعاء الأهم لإستقطاب السكان.**

ملحق رقم [٣]: تحليل لدراسة مخطط شركة الدراسات.

٦. ثم استنتج أن التوسع المحيطي للمدينة والذي يمثل السكن العشوائي المحيط بالمدينة ويساهم ليس فقط في تآكل الغوطة بل أيضاً في زيادة تمركز الفعاليات الخدمية في المناطق والأحياء المركزية من المدينة ➔مما دعا لتكريس مناطق التوسع المستقبلي خارج الحدود الإدارية للمدينة.[٣]

٧. استنتج التحليل أن الوضع السكاني أفضل في المركز وأسوأ كلما ابتعدنا عن المركز، كما أن نسبة المساكن الفارغة في دمشق أكبر في الأحياء المركزية وتقل كلما ابتعدنا عن المركز ثم خلص إلى أنه كلما زادت مساحة المسكن زاد معدل عدد أفراد الأسرة وعدد الأفراد وعدد الأسر في المسكن الواحد.

٨. بررت الشركة أسباب نشوء مناطق المخالفات الجماعية بأن:
- المدينة عامل جذب - العجز الإسكاني - عدم التوافق بين العرض والطلب

٩. استنتج التقرير أن الحل المروري يكمن في إنشاء شبكة مواصلات للنقل السريع للركاب (المترو) الذي يمكن أن يحل الكثير من مشاكل النقل، ومنها:
- تأمين تنقل الركاب ضمن المدينة تحت الأرض. - القدرة على استيعاب الأعداد المتزايدة من الركاب
- التخفيف من الأزمات المرورية والاختناقات في المدينة - التخفيف من حدة التلوث في المدينة
- التوفير في الاقتصاد الوطني على المدى البعيد بسبب عدم التأخر في عملية النقل.

١٠. كانت التوجهات العمرانية للمخطط التنظيمي الجديد بالتوافق مع المخطط الإقليمي تهدف إلى تقديم الإطار المناسب لمعالجة المشاكل التي تعاني منها المدينة وإقليمها الحيوي القريب وتنطلق هذه التوجهات من رصد الواقع الحالي مع لحظ إمكانية تطور المعطيات الحالية على ضوء التطلعات والخطط المستقبلية، يقينا منها بأن المجريات العمرانية في المدينة هي عملية مستمرة يجب التخطيط لها بشكل مسبق ومبرمج وبما يخدم التوجهات العامة للمخطط التنظيمي على الصعيدين المديني والإقليمي.

١١. الحوض المائي لمدينة دمشق والمناطق المحيطة بها هو حوض مغلق محدود الموارد الأمر الذي يتهددها بالعجز المائي وما يتبعه من تهديد للأمن الغذائي والاقتصادي.

١٢. إن الآثار السلبية لتنمية العاصمة فقط وبدون التنمية المتوازنة على صعيد الإقليم ستنعكس عليهما من خلال ما يلي:
- ارتفاع أسعار الأراضي نتيجة الطلب المتزايد على الأرض وسيؤدي وبشكل لا يمكن تجنبه إلى قلة أو ندرة الأراضي.
- تدهور وتخريب الغوطة نتيجة تحول مساحات كبيرة من الزراعة إلى السكن.
- تكثيف عمراني في معظم قطاعات دمشق مع احتمال تدهور وتخريب جزء من المساحات الخضراء والمكشوفة .
- تراجع في شروط المعيشة من حيث التلوث البيئي وأداء الخدمات في المدينة نفسها.

١٣. مما تقدم نستنتج أن إجمالي انحسار الغوطة خلال العقود الثلاثة الأخيرة بلغ حوالي ٨٧٠٠ هكتار منها حوالي ٣٨٠٠ هكتار ضمن الحدود الإدارية للمدينة الأمر الذي دفع المخطط إلى إعتبارها محمية بيئية بغية المحافظة عليها وتنشيط الفعالية الزراعية فيها.

١٤. إظهار البرنامج التخطيطي التفصيلي لمنطقتي التنمية العمرانية المقترحتين لمدينة دمشق، للمنطقتين المذكورتين: على محور المعضمية، وعلى محور قدسيا – الصبورة.

١٥. **تم حساب معدلات النمو** في المدينة مما شكل أساساً اعتمد عليه في تنظيم وإعداد البرنامج التخطيطي الأولي للمدينة، خصوصاً في حساب نصيب الفرد من الأراضي السكنية والمناطق الخضراء.[٣]

١٦. تمت دراسة الاحتياجات بشكل موحد للأمدين التخطيطيين، القريب لغاية ٢٠٢٠ والبعيد لغاية ٢٠٥٠ وذلك من خلال المخطط الإقليمي وكذلك من خلال المخطط التنظيمي الجديد.

١٧. ميز المخطط بين الأراضي المخصصة للاستعمالات السكنية وبين الاستعمالات الأخرى (تجاري سكني). وحافظ المخطط بشكل كامل على الأراضي ذات الاستعمالات التجارية المركزية.

١٨. إيجاد صيغة توافقية في نظم البناء والسيطرة على النمو العمراني ضمن توجيهات تراعي غوطة دمشق والمواقع ذات الخصوصية التي

ملحق رقم [٣]: تحليل لدراسة مخطط شركة الدراسات.

		تتطلبها التنمية العمرانية والبيئية وضمن الإمكانيات المتاحة للحوض المائي مع ضرورة تهيئة السبل اللازمة لتنفيذ هذا التصور ضمن صيغة (تنمية عمرانية مستدامة لهذا الإقليم). ١٩. التأكيد على ضرورة وجود هيئة عليا لدمشق الكبرى لمتابعة تنفيذ الرؤية العمرانية المشتركة للتجمعات السكانية في إقليم دمشق . ٢٠. إن شدة الانفجار العمراني يمكن أن تقاس: - بحجم التجمعات السكنية غير القانونية (مناطق المخالفات). - وبالكثافات السكانية المتزايدة داخل الأجزاء المركزية القديمة من المدينة ← مما أدى إلى صعوبات في تأمين الخدمات والمرافق العامة لتلك المناطق.
	توقعات الدراسة	يمكن للتجمعات السكانية الرئيسية الواقعة ضمن مناطق الزراعات غير الكثيفة في الغوطة والتي تشكل حلقة منتظمة تبعد مسافة مناسبة عن مدينة دمشق وهي متمثلة بالمدن التالية: (القطيفة - الضمير - عدرا - الكسوة - قطنا - التل)، للقاعدة السكانية فيها أن تزداد بشكل ملحوظ وكبير خلال (٢٥) سنة القادمة لتأخذ دورها الإقليمي المطلوب وبحيث يستطيع سكانها البحث عن العمل في مناطقهم لأن انتقالهم إلى دمشق سيكون محصوراً بالخدمات عالية المستوى فقط والتي قد لا تكون متاحة محلياً.
استنتاج البحث كالتالي:		١ -نستنتج من ذلك أن تلك الدراسة التحليلية لمدينة دمشق محدودة وغير كافية ولا تغطي العناصر المطلوب تحليلها في المصور التنظيمي المعاصر والذي ينطلق من كون المدينة تجسيد فيزيائي لمجتمعها.[٢] ٢ -جمعت دراسة الشركة بمقترحاتها حول إستراتيجية الحل لاستيعاب النمو والهجرات في إقليم دمشق بين اقتراح محافظة دمشق الذي ينص على تنمية مدن ومراكز محافظات أخرى في القطر لتحويل مسار الهجرات عن دمشق بالإضافة إلى دراسة الجايكا اليابانية حول خلق مراكز عمرانية ومدن تنمية حول الإقليم وتزويدها بالخدمات والبنى التحتية لتستوعب الهجرات والنمو السكاني. ٣ -سياسة محاور التنمية العمرانية ضمن إستراتيجية استيعاب الزيادة في النمو السكاني والهجرات في دراسة الشركة تتمحور حول ٥ محاور تنمية، معظم سكان المحاور الأربعة الأولى هم سكان حضريون بشكل رئيسي، أما سكان المحور الخامس فهم ريفيون. وتنص هذه السياسة على: - تنمية الحدود الإدارية للمدينة وتوسعاتها. - تنمية المناطق الريفية وتوجيه الجذب السكاني إليها. - تنمية مدن جديدة مكتفية ذاتياً ومستقلة عن العاصمة - بتنمية مناطق التوسع كأقطاب جذب رئيسية. - تنمية المدن والقرى الستة المقترحة كمدن جذب تعتمد على مدى توفير الخدمات فيها. ٤ - ← نتيجة: تم الإهتمام بمحور دمشق – درعا في دراسة الشركة كالتالي← **مفهوم محور التنمية بالنسبة للدراسة بأن المحور الجنوبي هو <u>(طريق مروري دولي)</u>**، وقد تم اخذ المحاور الأخرى على أنها **محاور مرورية** يتم فيها: ١ - معرفة الوضع الراهن للتجمعات العمرانية القائمة عليها وتحليلها. ٢ - بالإضافة إلى وضع خطة لتنمية هذه التجمعات ← **إذن حل مروري للمحور وتنمية للتجمعات المحيطة به** ← مفهوم تحقيق **التنمية** في الدراسة يكون من خلال: ١- **المخططات التنظيمية العامة لهذه التجمعات ٢- وتوسعاتها المستقبلية** ← **أي حلول تنظيمية عمرانية**
	فيما يخص هدف البحث	توجه الدراسة بالنسبة للمحور الجنوبي: - إزالة المنطقة الصناعية بالكسوة بعد اقتراح وجود منطقة للصناعات الثقيلة فيها **نظراً لوقوعها على أراضي ذات تربة زراعية جيدة** على الرغم من وجود بعض المنشآت الصناعية فيها وبجوارها والتي يمكن المحافظة عليه، كوضع راهن ومنع إقامة المنشآت الصناعية الجديدة. -وضع منطقتين صناعيتين في كلاً من القدم وحوش بلاس، خارج الحدود الإدارية للمدينة، تحقق الشروط والتوجهات التي وضعتها الدراسة كالمحافظة على المنشآت الصناعية الحالية القائمة على أراضي مناسبة والعمل على تكثيف الفعاليات الصناعية فيها مع مراعاة الشروط البيئية

		واختيار هذه المناطق بالقرب من الطرق وشبكات سكك الحديد وبحيث يكون اتجاه الرياح السائدة فيها مناسباً. - ومن أول اقتراحاتها بالنسبة للاستعمالات الصناعية هي: توسيع المنطقة الصناعية على طريق درعا في منطقة حوش بلاس وامتدادها لتصبح ما يمكن تسميته (بارك صناعي) يضم مناطق خضراء ومستودعات وصناعات خفيفة وحرفية مختلفة، وتم اقتراح مساحة بحدود ٢٠٠ هكتار من أصل خصصت ٢٢٣٠هكتار لمساحة المنشآت الصناعية ضمن مخطط الدراسة. -تنمية منطقة الكسوة ضمن خطة تنمية مناطق عمرانية لاستيعاب الزيادة السكانية والهجرات الداخلية ولكن التنمية في هذه المنطقة تنحصر بتنمية منطقة التلال الشمالية والجنوبية فقط. -تعزيز دور كل من درعا وسويداء في المنطقة الجنوبية كحلول على مستوى القطر.
تعريف اقليم دمشق	**مكونات اقليم دمشق**	تم تحديد إقليم دمشق انطلاقاً من تحديد منطقة النفوذ الإقليمي للمدينة (النفوذ الإداري والخدمي وشبكة النقل)، وقد بلغت مساحة إقليم دمشق وفقاً لدراسة الشركة العامة للدراسات والاستشارات الفنية في مشروع تنظيم دمشق حوالي /٢٧٠٠/ كم٢. ويشكل عدد السكان في إقليم دمشق حوالي ٨٥% من عدد سكان محافظتي دمشق وريف دمشق. وبشكل عام، يتألف إقليم دمشق من: ● **محافظة دمشق:** وتبلغ مساحتها ضمن الحدود الإدارية /١٠٦٢٥/ هكتار تقريباً. وقد تم تصنيف مساحة أراضي المدينة حسب استعمالات الأراضي على النحو التالي: -مساحة المناطق المعمورة: سكني وغير سكني، وتبلغ مساحتها حوالي /٦٦٦٢/ هكتار، وتشكل ٦٢% من المساحة الإجمالية للمدينة. -مساحة المناطق الجبلية: ومعظمها في جبل قاسيون، وتبلغ مساحتها حوالي /٢٩٥٦/ هكتار، وتشكل ٢٧% من المساحة الإجمالية للمدينة. -مساحة المناطق الزراعية: والتي تشكل جزءاً من الغوطة، وتبلغ مساحتها /١٠٠٦/ هكتار، وتشكل ١١% من المساحة الإجمالية للمدينة. ● **جزء من محافظة ريف دمشق** : بمساحة تعادل /٣٣٩٤/ كم٢ تقريباً ويضم كافة التجمعات السكانية الجاذبة للسكان والواقعة ضمن النواحي الإدارية التي تتمتع بنمو أعلى من المعدل العام للقطر ويبلغ عددها /٢٠٤/ تجمعاً سكانياً يقع منها حوالي /٧٨/ تجمعاً سكانياً نامياً ضمن الغوطة (منطقة الزراعات الكثيفة) ويشكل منها /١٦/ تجمعاً سكانياً بحسب الدراسة – الحزام العمراني المباشر المحيط بالمدينة وهو الأكثر نمواً. وينطبق هذا التحديد على المناطق التي تقع ضمن دائرة نصف قطرها **٢٥كم** من مركز المدينة وهي كالتالي: -كامل النواحي السبعة التي تتبع مباشرة إلى مركز محافظة ريف دمشق، وهي (ببيلا - جرمانا - عربين - قدسيا - الكسوة - كفر بطنا – المليحة). -كامل مناطق محافظة ريف دمشق بإستثناء (كامل منطقتي النبك ويبرود) لبعدهما وبإستثناء الأجزاء البعيدة من منطقة دوما والأجزاء الجبلية من مناطق (الزبداني - التل - القطيفة - قطنا). ونتيجة لما سبق فان **إقليم دمشق** يتحدد **جغرافياً** بالمنطقة الممتدة من مدينتي الضمير والقطيفة من الجهة الشمالية الشرقية إلى جوار مدينة قطنا في الجهة الجنوبية الغربية ومن الديماس في الجهة الشمالية الغربية وصولاً إلى الهيجانة في الجهة الجنوبية الشرقية. المخطط [٣-٩].
	هدف المخطط الإقليمي لدمشق	هدف المخطط الإقليمي لمدينة دمشق هو: ١ - المحافظة على الغوطة وتعزيز دورها الزراعي في وادي بردى ومنين من خلال تحجيم النمو للتجمعات السكانية الواقعة ضمنها وعدم توسيع مخططاتها التنظيمية. ٢ -وإقامة المشاريع العمرانية المتكاملة الملبية للحاجة في المواقع المناسبة. ٣ -إيجاد مناطق تنمية عمرانية لاستيعاب الزيادة السكانية. ٤ -وتم الأخذ بمبدأ الضواحي الجديدة المكتفية ذاتياً مع إمكانية تنشيط المراكز الحضرية الواقعة خارج الغوطة وجعل عدد منها مراكز إقليمية هامة ذات قاعدة اقتصادية وخدمية متطورة.

المصدر: الباحثة بالاستناد إلى دراسة الشركة العامة للدراسات والاستشارات الفنية (GCEC)، التقرير النهائي لإعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة دمشق عام (١٩٩٢ – ٢٠٠٠)، الفصل الأول، ٢٠٠٥.

ملحق رقم [٣]: تحليل لدراسة مخطط شركة الدراسات.

منهاج الوجائب العمرانية:

لقد حدد المخطط العام للمدينة أربعة عشر منطقة عمرانية هي كما يلي على الترتيب :

أ- منطقة النشاط الريفي ب- منطقة الحماية . جـ- منطقة الزراعة الداخلية .

د- منطقة الحدائق العامة. هـ- منطقة الأبنية الإدارية والحكومية. و- منطقة الصناعية .

ز- المناطق الصناعية. حـ- مناطق سكنية قيد التنظيم. ي- مناطق التوسع للتنظيم المستقبلي .

ك- المناطق السكنية القديمة. ل- منطقة مركز المدينة. م - المدينة القديمة ضمن السور.

ن- منطقة وادي بردى (تنزه وترفيه)

---

[١] تقرير مديرية شئون البيئة، محافظة دمشق.
[٢] القلاع، محمد عامر، ملاحظات منهجية حول المصورات التنظيمية لمدينة دمشق في القرن العشرين (٢من ٢)، مجلة المهندس العربي، العدد ١٥١، دمشق، كانون الأول٢٠٠٦م.
[٣] القلاع، محمد عامر، الفكر العمراني في المخطط الهيكلي العام لمدينة دمشق (الذي أعدته الشركة العامة للدراسات والاستشارات الفنية ٩٢-٩٩)، مجلة المهندس العربي، العدد ١٤٧، دمشق، تشرين الثاني ٢٠٠٥م.

الملحق رقم [٤]: تحليل لدراسة مخطط الجايكا اليابانية.

عناصر تحليل المخطط		**دراسة الجايكا لمخطط التنمية العمرانية في إقليم دمشق الكبرى**
تاريخه وتصديقه	**تاريخ دراسة المخطط**	بدأ العمل على المخطط عام ٢٠٠٥م، وتم إنهاء التقرير عام ٢٠٠٧م.
	تصديقه وتاريخ اعتماده	لم يتم اعتماد المخطط ولكن تم في المرحلة الثانية من الدراسة وضع الدراسات التفصيلية لمقترح منطقة القابون ومنطقة التراث العمراني في القنوات.
الأسباب التي دعت لتنفيذ المخطط		١ -تتابع العمران في منطقة إقليم دمشق بدون مخطط عام ورسمي منذ مخطط ايكوشار - بانشويه والذي انتهت مدته، وعدم اعتماده للمخططات الحالية حتى الآن. وكنتيجة لذلك فإن المشاكل العمرانية المختلفة قد تداخلت. ٢ -تزايدت مناطق السكن العشوائي بشكل مطرد وخصوصاً على السفح الجنوبي لجبل قاسيون وفي الغوطة وخصوصاً الممتدة في الضواحي الجنوبية لمدينة دمشق. ٣ -تدهور البيئة الحية نتيجة الزيادة المطردة لعدد السكان متمثلة في زيادة كمية النفايات الصلبة وتدهور نوعية المياه وازدياد الطلب عليها. ٤ -ازدياد نسبة الازدحام المروري في مركز المدينة مترافقاً مع ازدياد نسبة تلوث الهواء والمشاكل المرورية. ٥ -لا بد من تطوير مخطط إقليمي في مشق للأمدين التخطيطيين القريب والبعيد. ٦ -تحديد لإقليم دمشق وتعريف محدد له.
المبادئ العامة التي قامت دراسة المخطط الرئيسي على أساسها		١ - إرشاد العمران في منطقة إقليم دمشق لمواجهة المشاكل العمرانية الحالية والمتوقعة. ٢ - إنجاز تشخيصات تحليلية بسيطة على مختلف الأقاليم في سورية معتمدة على إحصاءات متوفرة وأيضاً من خلال استبيانات ميدانية محدودة.
أهداف الدراسة		**الهدف الرئيسي:** دراسة التخطيط العمراني للتنمية المستدامة لمنطقة إقليم دمشق في الجمهورية العربية السورية، وذلك لأن مخطط التنمية العمرانية المتكامل يجب أن يعد من أجل تنمية مستدامة إستراتيجية لإقليم دمشق. **هدف التنمية في إقليم دمشق الكبرى:** **(الهدف الخاص):** ١ - تخفيف الازدحام السكاني عن مركز المدينة ٢ - خلق مراكز رئيسية وثانوية حيوية خارج المدينة ٣ - تحقيق اقتصاد – اجتماعي متوازن وحيوي ٤ - تحسين البيئة المعيشية من خلال: - تنظيم مناطق المخالفات - التجديد العمراني - تحسين البنية التحتية الاجتماعية - تحسين التنمية العمرانية والزراعية - تحسين البنى التحتية (صرف صحي – مياه الشرب – الكهرباء – الأنفاق) ٥ - تطوير نظام شبكة النقل الشرياني ٦ - تنمية المدن الجديدة (المقترحة) لتصبح مدن مكتفية ذاتياً وذلك لتقدم فرص عمل ومساحات للسكن. **(الهدف العام):** تغيير النمط العمراني من النمط **أحادي المركز** والموجود حالياً إلى نمط **الانتشار متحد المركز**.
إستراتيجية الدراسة		ويتم تحقيق أهداف الدراسة من خلال الإستراتيجية التالية: ١ - وضع سيناريو التنمية للاقتصاد الاجتماعي المتوسط إلى طويل الأجل. ٢ - إعداد تقرير المخطط العام للتنمية العمرانية لمنطقة إقليم دمشق، ومحدد بشكل مؤقت للحدود الإدارية لمنطقة دمشق والمناطق المحيطة

الملحق رقم [٤]: تحليل لدراسة مخطط الجايكا اليابانية.

		بها في محافظة ريف دمشق ضمن نصف قطر ٣٠ كم من مركز المدينة. ٣ - تحديد المساحة الدقيقة لمنطقة إقليم دمشق من خلال المناقشات مع الجانب السوري خلال فترة الدراسة. ٤ - اختيار ضاحية محددة ضمن منطقة إقليم دمشق لإعداد المخطط العمراني التفصيلي. ٥ - اقتراح شبكة نقل شرياني تساعد في خفض الضغط العمراني عن المدينة وتغير نمط المرور من نمط أحادي المركز الذي يتركز على المدينة إلى النمط متعدد المراكز.
الحلول والمقترحات الخاصة بالمخطط التنظيمي العام دمشق	**الاتجاهات العامة التنمية المكانية**	تواجه مدينة دمشق في الوقت الحاضر العديد من المشاكل بما فيها الازدحام المروري والأسعار المرتفعة للسكن في مركز المدينة وزيادة الوقت الذي تستغرقه الرحلات اليومية ومناطق المخالفات ذات الظروف السيئة والنقص في المساكن وتدهور المناطق القديمة ذات المرافق المتهدمة. **ولحل هذه المشاكل:** ١ - يجب القيام بعمران أكثر تنظيماً بتوزيع أكثر توازناً للمناطق السكنية وفرص العمل وخاصة في المنطقة المركزية الخارجية لمدينة دمشق والضواحي الداخلية للتقليل من الضغط العمراني في المدينة ومركزها. ٢ -يجب أن تكون سياسة الموقع أو المكان انتقائية في مدينة دمشق، والمناطق العمرانية المجاورة لها وأن تركز على الوظائف العالية المتقدمة فيها. ٣ -أما في مدينة دمشق نفسها من الضروري إعادة التنمية فيها أو تجديدها من أجل إعادة إحياء المناطق المتدهورة. ٤ -ويجب ترميم التراث العمراني بشكل مناسب وإعادة استخدامه لخلق مساحات عمرانية أفضل وخاصة في دمشق القديمة وبعض الأجزاء من الميدان والقنوات. ٥ -أما في الضواحي الخارجية فمن المهم بناء وتعزيز مراكز نمو. ويجب أن يكون لكل مركز خصائص مختلفة مميزة تعكس الظروف المحلية لتصبح معتمدة على ذاتها قدر المستطاع وربط هذه المراكز بالطرق لتعزيز تنميتها التكميلية. ٦ -يجب القيام بهذه المراكز وغيرها من فعاليات التنمية من قبل مبادرات القطاع الخاص بشكل أساسي أكثر من الاستثمار العام المباشر، ويكون الدور الرئيسي للقطاع العام تسهيل وتوجيه الاستخدام الفعال لموارد وديناميكية القطاع الخاص. ويمكن وصف اتجاهات التنمية أكثر تحديداً كما في المخطط [٣- ١٥].
	التجديد العمراني في مركز دمشق	١ - من الضروري إعادة توطين الصناعات الملوثة في المدينة الصناعية في عدرا أو في مناطق خارجية أخرى. ٢ - يجب استخدام المناطق التي انتقلت منها الصناعات للتحديث العمراني، وتقع هذه المناطق في الجزء الجنوبي الشرقي من المناطق المركزية الخارجية في دمشق: القدم، الميدان، الشاغور، جوبر، القابون. ٣ - يجب المحافظة على دمشق القديمة كمكان عمراني من خلال التجديد والتحديث المستمرين للبنية التحتية. ٤ - من الضروري إحداث التناغم بين المباني في المناطق المحيطة مع التراث العمراني لمدينة دمشق من أجل تحقيق مشهد عمراني عام موحد. ٥ - تحسين وترميم وإعادة تأهيل المناطق التي حددتها وزارة الثقافة على أنها مناطق تاريخية. ٦ - إعادة تطوير منطقة القنوات القديمة لزيادة قيمتها ولمنع الكوارث العمرانية، وهي في موقع مثالي **لإعادة التنمية.**
	تنمية المراكز الثانوية في المناطق العمرانية المجاورة لدمشق	من أجل تخفيف الضغط العمراني على المركز الداخلي لمدينة دمشق: **يجب إنشاء وتطوير مراكز ثانوية أخرى في المناطق العمرانية المجاورة.** وتم إقتراح سبعة مراكز ثانوية كمراكز تجارية: • (حرستا، عربين، دوما)، حرستا هي الموقع للمكاتب المستقبلية لريف دمشق، وسيتم إعادة توطين بعض الوظائف التي تكتظ بها المدينة حالياً بالإضافة للمحلات والمعارض الموجودة حالياً. أما عربين ودوما التي تشكلان توأمين فقد ازدهرت فيهما بعض المراكز الصناعية والتجارية، ويجب تعزيز هذه المراكز التجارية بشكل أكبر لتخدم كبديل لمركز المدينة. • (جرمانا، ببيلا، كفر بطنا)، يقوم العمران في جرمانا بشكل سريع محولاً الأراضي الزراعية إلى فعاليات سكنية وصناعية، ويجب تعزيز الوظائف العمرانية بشكل أكبر لتصبح معتمدة على ذاتها. وتشكل ببيلا جزءاً من المنطقة العمرانية المجاورة لمدينة دمشق، وتنتقل الصناعات الموجودة فيها إلى خارج المدينة، بالتالي تنشأ مناطق سكنية جديدة فيها ويجب تعزيز الوظائف التجارية في ببيلا كمركز ثانوي.

الملحق رقم [٤]: تحليل لدراسة مخطط الجايكا اليابانية.

		• (داريا، صحنايا)، وتشتهر داريا بصناعة الموبيليا وتختلط فيها معامل ومعارض الموبيليا مع الوظائف السكنية في مركز المدينة حالياً. **ويجب فصل الوظائف الإنتاجية الصناعية عن الوظائف السكنية والتجارية من أجل التنمية العمرانية الفعالة.** • (المعضمية، جديدة عرطوز). • (قدسيا) أما في قدسيا فيتم إنشاء مدينة جديدة ويجب تقوية وظائفها التجارية والثقافية من أجل جعلها مركز عمراني ثانوي متوازن. أما (التل)، فيتقدم العمران من المدينة باتجاه التل. **ويجب إنشاء وظائف تجارية جاذبة في المناطق العمرانية لجعلها أكثر اعتماداً على الذات.**
	مراكز تنمية جديدة في الضواحي الخارجية	لتخفيف الضغط العمراني عن مدينة دمشق: ١ - يجب تغيير البنية أحادية المركز لدمشق من خلال خلق مراكز جديدة في الضواحي الخارجية على بعد ٢٠- ٣٠ كم من مركز المدينة. والمناطق التي تقع ضمن هذا المجال هي: قطنا، **الكسوة**، مركز دوما، القطيفة، صيدنايا، الغزلانية، حران العواميد، النشابية، التل. ٢ - يجب أن توفر المراكز الجديدة فرص توظيف بالإضافة لاستيعابها عدد السكان الزائد عن المدينة. ٣ - يجب أن يكون لكل مركز خصائصه المميزة استناداً إلى الموارد والظروف المحلية. ➔ وستتيح هذه الخصائص السعي وراء أهداف متنوعة من **التنمية العمرانية على امتداد محاور التنمية** وتساعد في إعطاء عمق للاقتصاد الإقليمي في إقليم دمشق الكبرى. من المتوقع أن تصبح هذه المراكز معتمدة على ذاتها قدر الإمكان.
	المدن الجديدة	تضمن المشروع برامج تخطيطية لتنفيذ محاور التنمية المستدامة واقترح تنفيذ أربع مدن جديدة ضمن الإقليم والمراكز التنموية الثانوية للمناطق العمرانية المجاورة لدمشق بحدود ١٠-١٥كم على أن يكون بعد المدن الأربع الجديدة حتى ٣٠ كم عن دمشق، وتهدف مدن التنمية الجديدة المقترحة في توفير فرص العمل واستقبال الهجرات: ١ - المدينة الصناعية في عدرا ٢ - المدينة الحكومية (الحي الدبلوماسي) في الديماس ٣ - مدينة تقانة المعلومات في قطنا ٤ - المدينة الصناعية في الكسوة
	المرور وشبكة النقل الشرياني	١ -يجب تغيير بنية نظام النقل في إقليم دمشق الكبرى لدعم تحقيق نمط العمران المقترح، من نمط أحادي المركز إلى نمط متعدد المراكز. كما في المخطط [٣- ١٢]. ٢ -في الوقت الحاضر يتركز نمط المرور على مدينة دمشق من أجل الرحلات اليومية والتسوق والخدمات الاجتماعية الأخرى، ومن خلال المرور العابر من مدينة دمشق إلى أن ينتهي العمل بالمتحلق الجنوبي. ٣ -تم اقتراح طريق حلقي خارجي لربط المدن الجديدة المقترحة ليساعد في تنميتها لتصبح مراكز عمرانية معتمدة على ذاتها عبر وظائف تكميلية وليخدم كمتحلق للمرور العابر والمرور الدولي. ٤ -يجب تحسين بعض مقاطع الطرق الشعاعية الموجودة حاليا لزيادة طاقتها. ٥ -يجب تقوية الطرق الحلقية الداخلية لتخدم المراكز العمرانية الثانوية المقترحة بشكل أفضل. ٦ -تم اقتراح حل لتخفيف الإزدحام في مركز المدينة من خلال خلق مراكز ثانوية حيوية خارج المدينة من أجل تحقيق اقتصاد اجتماعي حيوي و المزيد من التوازن.
نتائج وتوصيات	**نتائج**	١ - تم تحقيق الهدف من خلال وضع تقرير مخطط التنمية العمرانية لإقليم دمشق الكبرى. ٢ - تم وضع تقرير المخطط التنظيمي العام وتصنيف محاور البناء في التقرير كالتالي: • تحليل الظروف والإمكانيات الموجودة على المستوى الوطني لكامل سورية والمستوى الإقليمي للأقاليم. • مراجعة الاقتصاد الاجتماعي في سورية بشكل موجز. • توضيح بعض قضايا التنمية الاجتماعية – الاقتصادية. • إظهار نتائج التحليل التشخيصي للأقاليم الخمسة عدا إقليم دمشق الكبرى. • وصف الظروف الموجودة وتحديد المعوقات الرئيسية للتنمية والإشارة إلى الإمكانيات الرئيسية للمزيد من التنمية في كل إقليم.

الملحق رقم [٤]: تحليل لدراسة مخطط الجايكا اليابانية.

		• تم تقديم أطر العمل وسيناريو التنمية على المستوى الوطني في سورية لوضع إطار واسع للتنمية في إقليم دمشق الكبرى. • تم وضع الشروط الأساسية الواجب تحقيقها من أجل التنمية العمرانية في إقليم دمشق الكبرى. • تم تعريف أهداف وإستراتيجية التنمية العمرانية في إقليم دمشق الكبرى. • أطر العمل وسيناريو التنمية العمرانية في إقليم دمشق الكبرى. • تقديم المخطط التنظيمي المعدل لعمران إقليم دمشق الكبرى، ويتضمن مخطط استعمالات الأراضي ومخطط التنمية حسب القطاعات وبرامج ومشاريع التنمية. • تم اقتراح الإجراءات المؤسساتية للتنمية العمرانية في إقليم دمشق الكبرى • وأخيراً تم اقتراح برنامج التنفيذ. ٣ - سيستمر إقليم دمشق الكبرى في كونه أهم الأقاليم اقتصادياً وإدارياً ومن النواحي الأخرى، ولكن سيُتمم هذا الإقليم بشكل متزايد من قبل الإقليم الشمالي-الغربي على المدى المتوسط ومن الإقليم الشرقي على المدى البعيد. **وقد يصبح الإقليم الجنوبي متكاملاً اقتصادياً مع إقليم دمشق الكبرى**، أما الإقليم الأوسط فسيكون له موقع فريد متأثراً بالإقليم الشمالي الغربي. ٤ - تم تحديد ثلاثة مفاهيم تخطيطية لتوجيه عملية التخطيط للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى وهي (الفعالية الاقتصادية، الأمن البشري والمدينة الثقافية). ٥ - تم إعداد خريطة استعمالات الأراضي المستقبلية تبعاً للإجراءات المتبعة في الدراسة، وتم تحديد مناطق التنمية المحددة والمخطط لها في المخطط التنظيمي. وتتضمن هذه المناطق المراكز العمرانية الستة ذات الوظائف المتعددة والمدن الجديدة المقترحة. ٦ - تم وضع بنية مخطط التنمية لإقليم دمشق الكبرى: ويتضمن مبادرة تحول البنية العمرانية، وتتألف من: برنامجين و١٥ مشروع، وتتألف مبادرة تحسين البيئة المعيشية من ستة برامج و١٨ مشروع، ويتألف البرنامج الخاص لترميم واستخدام التراث العمراني من ٦ مشاريع.
	توصيات	أوصى التقرير بالتالي: ١ - العمل على **توجيه العمران في الجنوب** إلى ما بعد حدود ريف دمشق نحو حوض اليرموك. ٢ - توجيه العمران في الجنوب والشرق لتخفيف النزاع في استخدام الأرض والمياه والزراعة. ٣ - تشجيع التنمية العمرانية المعتمدة على الذات باتجاه الشمال الشرقي نحو يبرود وما بعدها ٤ - إنشاء مراكز عمرانية جديدة ٥ - إضافة إلى تنمية المدينة الصناعية في عدرا بمنطقة سكنية أكبر ٦ - عدم تشجيع العمران باتجاه شمال- غرب نحو الزبداني. ٧ - وضعت الدراسة شروطا للتنمية العمرانية في الإقليم حتى عام ٢٠٢٥ بعدم تحويل المياه بين الأحواض وتحديد إقليم دمشق الكبرى بمدينة دمشق و٢٨ ناحية من ريف دمشق بمساحة ٤،٧٩٠ كم٢ وعدد السكان الأقصى المستدام ٦ ملايين نسمة و ١،٨ مليون في دمشق، و ٤،٢ ملايين في ريف دمشق. ٨ - تخفيف الازدحام على مدينة دمشق من خلال تقوية المراكز العمرانية الثانوية في المناطق المجاورة وخلق مدن جديدة في المناطق الخارجية.
تعريف إقليم دمشق		إن إجمالي عدد السكان في منطقة إقليم دمشق والذي تم تحديد على أنه عبارة عن مجموع محافظتي دمشق وريف دمشق هو ٣,٨٢ مليون نسمة في العام ٢٠٠٤، منها ٧٩% أو ٣,٠٢ مليون نسمة في المناطق العمرانية وهي عبارة عن ٣١% من إجمالي عدد السكان في سورية وإن نسبة نمو عدد السكان في إقليم دمشق على أي حال قد تناقص في السنوات الأخيرة. ومازالت محافظة ريف دمشق هي المنطقة الأكثر استقبالاً للهجرة الداخلية في سورية بما فيها الهجرة من مدينة دمشق. **فإقليم دمشق الكبرى هو منطقة للهجرة الداخلية.** ويمكن **تحديد إقليم دمشق الكبرى** استناداً إلى بيانات السكان المتوفرة حسب الوحدات الإدارية، إذ تم أخذ جميع النواحي الواقعة ضمن نصف قطر ٣٠ كم من مركز المدينة، كما كان مقترحاً في مجال العمل للدراسة، أن تكون في إقليم دمشق الكبرى فستكون ٢٨ ناحية متضمنة في الإقليم. المساحة الإجمالية التقريبية هي ٤،٧٠٠ كم٢، وعدد السكان عام ٢٠٠٤ هو ٣,٦٤ مليون نسمة، ١,٥٥ مليون في محافظة دمشق، و ٢,٠٩

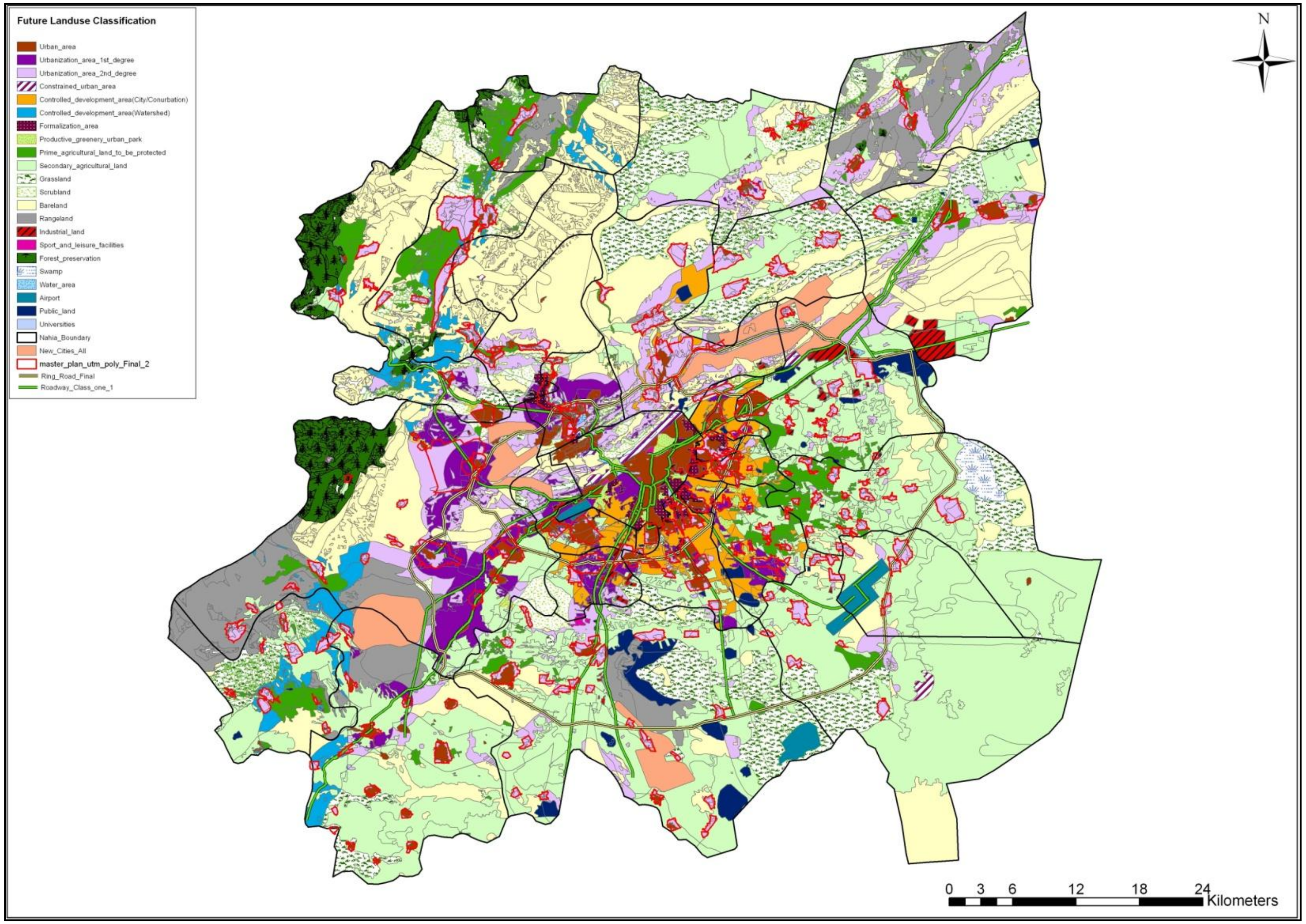
الملحق رقم [٤]: تحليل لدراسة مخطط الجايكا اليابانية.

	مليون في ريف دمشق، والكثافة السكانية هي ٧,٨ شخص/هكتار. وتم تقسم إقليم دمشق الكبرى إلى عدة مناطق (زونات) وذلك لإبراز الخصائص الاقتصادية لكل منطقة، ويعمل هذا التقسيم على مستوى الإقليم كأداة لتنظيم المعلومات الاقتصادية الإقليمية بشكل مكاني ويستخدم لتوجيه صياغة سيناريو التنمية الإقليمية، كما يستخدم لتوزيع القيم الاجتماعية - الاقتصادية بشكل مكاني من أجل توجيه تشكيل إطار المخطط. وتقسيمات المناطق هي كالتالي: ١ - مدينة دمشق: محافظة دمشق. ٢ - الكوريدور العمراني لدمشق: حرستا، عربين، كفر بطنا، جرمانا، المليحة، ببيلا، صحنايا، داريا، قدسيا. ٣ - منطقة القرى الريفية الجنوبية - الشرقية: النشابية، حران العواميد، الغزلانية. ٤ - الكوريدور الصناعي الشمالي - الشرقي: مركز دوما، القطيفة، معلولا. ٥ - الكوريدور الصناعي الجنوبي: الكسوة. ٦ - منطقة المنتجعات الجبلية الشرقية - الغربية: الزبداني، الديماس، مضايا، سرغايا، عين الفيجة. ٧ - منطقة الوادي الغربي: مركز قطنا، بيت جن، سعسع. منطقة التلال الشمالية: التل، رنكوس، صيدنايا. وتوضح المخطط [٣- ١١] تقسيم الإقليم للزونات الثمانية.
إمكانيات الإقليم	١ - مساحة الأراضي الصالحة للزراعة هي ٢٢٩٠ كم٢ أي ٣،٩ % من المساحة الإجمالية لهذا التصنيف في سورية. ٢ - يوجد حوالي ١٦٠،٠٠٠ منشأة صناعية في إقليم دمشق أي بنسبة ٢٦،٦ % من إجمالي القطر ٣ - الناتج الإقليمي في إقليم دمشق هو حوالي ٣٠ % من إجمالي الناتج المحلي في سورية ٤ - عدم توفر المياه يشكل عائقاً خطيراً للتنمية العمرانية في إقليم دمشق ومن أجل تحقيق التنمية الاقتصادية-الاجتماعية في ظل العائق المائي الشديد، على الإقليم أن يقدم خدمات متطورة أكثر باستخدام أقل للمياه ٥ - إن الربط مع الإقليم الجنوبي قوي بشكل خاص ويمتد إلى خارج الحدود إلى الأقطار المجاورة. ٦ - باعتباره إقليم العاصمة فإنه يقدم خدمات مثل خدمات الصحة والتعليم وخدمات إدارية أعلى درجة على سلم الخدمات في سورية. ٧ - والأهم هو أن الإقليم يجب أن يكون مركزاً للثقافة الإسلامية كما كان في العصور الماضية. ٨ - سيستمر الإقليم لعب دوره كبوابة وقاعدة للسياحة الدولية والتي سينتج عنها خدمات واسعة.

المصدر: الباحثة بالاستناد إلى تقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (جايكا)، شركة ريكس الدولية، شركة ياتشيو الهندسية المحدودة، مسودة التقرير النهائي حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية، كانون الأول ٢٠٠٧م.

الملحق رقم [٤]: تحليل لدراسة مخطط الجايكا اليابانية.

مخطط استعمالات الأراضي التوجيهي لإقليم دمشق الكبرى



الملحق رقم [٤]: تحليل لدراسة مخطط الجايكا اليابانية.

الرقم	تصنيف استعمالات الأراضي	الوصف
١	منطقة عمرانية	منطقة عمرانية موجودة بكثافة عالية، حيث يكون التجديد العمراني اختيارياً
٢	منطقة عمرانية من الدرجة الأولى	منطقة عمرانية متفرقة أو أرض ذات إنتاج منخفض تقع قرب منطقة عمرانية موجودة حيث العمران فيها أمر حتمي
٣	منطقة عمرانية من الدرجة الثانية	منطقة عمرانية متفرقة أو أرض ذات إنتاج منخفض يتم الوصول إليها بشكل معقول من المناطق العمرانية الموجودة
٤	منطقة عمرانية مقيدة	منطقة عمرانية قرب خطوط الفوالق الرئيسية أو ذات مشاكل مائية خطيرة
٥	منطقة تنمية مضبوطة (المدينة/المناطق المجاورة)	منطقة تحت الضغط العمراني، حيث يجب إدخال ميكانيكية ضبط جديدة لتوجيه العمران فيها
٦	منطقة تنمية مضبوطة (مناطق مصادر المياه)	منطقة ضمن مناطق مصادر المياه بإمكانيات تنمية عالية على أن تتم هذه التنمية بحذر كبير
٧	منطقة تنظيم	منطقة مخالفات يجب تنظيمها
٨	مناطق خضراء منتجة وحدائق عمرانية	أرض منتجة قرب مناطق عمرانية موجودة يجب تنميتها للمزيد من الفعاليات الاقتصادية الإضافية مع حدائق
٩	أرض زراعية رئيسية يجب حمايتها	أرض زراعية بأشجار مثمرة ، جزء منها بخضروات يجب حمايتها وتعزيزها
١٠	أرض زراعية ثانوية	أرض زراعية مزروعة بالحبوب وأشجار الزيتون يجب حمايتها إذا كانت إمكانيات العمران ليست عالية
١١	أرض عشبية	أرض عشبية موجودة لم يتم تعميرها نظراً لإمكانيات العمران المنخفضة
١٢	أرض مستصلحة	أرض مستصلحة موجودة لم يتم تعميرها نظراً لإمكانيات العمران المنخفضة
١٣	أرض جرداء	أرض جرداء موجودة لم يتم تعميرها نظراً لإمكانيات العمران المنخفضة
١٤	أرض رعوية	أرض رعوية موجودة لم يتم تعميرها نظراً لإمكانيات العمران المنخفضة
١٥	أرض صناعية	أرض صناعية موجودة يمكن تحويلها إلى استخدامات أخرى
١٦	مرافق رياضية وترفيهية	مرافق رياضية وترفيهية موجودة يجب المحافظة عليها
١٧	منطقة غابات محمية	منطقة غابات موجودة يجب حفظها
١٨	مستنقعات / منطقة مائية	منطقة مستنقعات / منطقة مائية يجب المحافظة عليها
١٩	المطار	المطار الموجود
٢٠	أرض عامة	الأراضي العامة الموجودة
٢١	جامعات	الجامعات الموجودة

الجدول ٢: تصنيفات استعمالات الأراضي المستقبلية

المصدر: فريق الجايكا للدراسة، المجلد الثاني، الفصل السابع، ص٧

الملحق رقم [٤]: تحليل لدراسة مخطط الجايكا اليابانية.

ملحق رقم [٥]: تحليل لإستراتيجية محافظة دمشق – ٢٠٠٨م.

	على المستوى الوطني.	**على المستوى الإقليمي.**	**على المستوى المحلي.**
رؤية محافظة دمشق	**الرؤية:** يجب أن تهدف سياسة التنمية والتطوير لمدينة دمشق إلى التوفيق مع خطط التنمية المستدامة للمدن والأقاليم الأقل تطوراً وأن يستقر عددها وحجمها وفقاً للزيادة الطبيعية لقاطنيها. وأن تحقق هذه السياسة التوازن المطلوب بين السكان والمكان على المستوى الوطني الإقليمي وعبر تأمين فرص العمل وأماكن السكن والتعليم والرعاية والصحية وغيرها.	**الرؤية:** إن الحل الاستراتيجي للإقليم يجب أن يعتمد على توفير عوامل التمكين من تحقيق كفاءة عالية في استخدام الأرض بحيث يتحقق التوازن بين ضغوط الطلب على الموارد والبنية التحتية وطاقة استيعاب هذه الموارد والبنية التحتية المطورة بما فيها الطرق والمناطق الخضراء. وإن التوجه الإستراتيجي لتخفيف الضغط عن المدينة بشكل مجدي ومتوازن يجب أن يتم على **المقياس الوطني** وليس على مستوى محيط دمشق العمراني.	**الرؤية:**الخصائص المطلوبة لدمشق: -مدينة مركزة وكثيفة ومكتملة (concentrated and dense) تبقي على واحة الغوطة كفاصل بينها وبين الصحراء وتعمل على إعادة تأهيلها وتوسيعها من أجل تعزيز دورها البيئي. -مدينة ذات بنية تحتية تقنية واجتماعية محدثة ومتلائمة مع الاحتياجات والإمكانيات الواقعية بشكل كبير. -مدينة ذات استعمالات متنوعة ومختلطة في كافة أحيائها. -مدينة ذات منازل مصممة ومبنية بشكل ملائم للظروف البيئية والاجتماعية ومعاد تأهيلها ومصانة ومحافظ عليها بشكل جيد ويمكن شراؤها من قبل كافة المواطنين. -مدينة ذات نظام نقل عام فعّال مع التأكيد على المساحات الخضراء والحدائق العامة ومحاور المشاة. -مدينة الأعمال والتجارة والخدمات على المستوى الوطني بالإضافة إلى كونها مركز ثقافي وتراثي وسياحي. -عاصمة الوطن مع كافة مقرات المؤسسات الحكومية ذات الصلة.
الموجهات الإستراتيجية في ضوء هذه الرؤى	▪ تطوير وتحسين وتحديث البنية التحتية الاجتماعية في الأقاليم الأقل تطوراً ▪ قطاعي التعليم والصحة. ▪ تطوير وتحسين وتحديث البنية التحتية التقنية في المناطق الأقل تطوراً (على المستوى	▪ تحديد صارم للنمو (وخاصة فيما يتعلق بالتوزيع السكاني واستخدام الموارد). ▪ أفضل دمج وتحديث للمدينة من خلال: ▪ تنفيذ كافة البنى التحتية التقنية اللازمة. ▪ تنفيذ نظام نقل عام فعّال وموثوق به.	▪ **إسكان حيوي وجذاب** إعداد مواصفات (ضابطة بناء) حديثة وملائمة لكل أعمال البناء والعمران. خلط كافة الاستعمالات العمرانية المناسبة عوضاً عن الاستمرار بإيجاد مناطق أحادية

ملحق رقم [٥]: تحليل لإستراتيجية محافظة دمشق – ٢٠٠٨م.

	المحلي والإقليمي والوطني والدولي) بما في ذلك: ▪ إحداث شبكات طرق ومرور حديثة (طرق وأوتسترادات). ▪ إحداث نظام نقل عام موثوق وفعّال بمواصفات حديثة (شبكة باصات وقطارات). ▪ تطوير شبكات المياه والكهرباء والاتصالات والصرف الصحي. ▪ تطوير نظام قروض صغيرة لتشجيع السكان المحليين وخلق فرص عمل محلية ▪ استخدام الموارد الطبيعية بشكل أساسي في تطوير المناطق. ▪ **اللامركزية:** يجب أن تتخلص دمشق من كونها مركز القطر الوحيد للخدمات النوعية على المستوى الوطني وذلك من خلال توزيع الوظائف التي كانت تتركز في دمشق إلى مراكز إقليمية أخرى: ▪ يجب التخفيف من صفة الوظيفة الصناعية في مدينة دمشق من خلال نقل الصناعات الثقيلة الملوثة والتي تتطلب استهلاك كبير للمياه إلى **خارج دمشق** وعدم إعطاء تراخيص لمواقع صناعية جديدة. ← **وهنا يتضح التناقض في إستراتيجية مدينة دمشق في معالجة وظائف المدينة.** ▪ يجب أن تحتفظ دمشق بوظيفتها كمقر للمؤسسات السياسية والإدارية الرئيسية وكذلك المؤسسات الدولية وأن تتخلى المراكز الفرعية عن المؤسسات ذات الأهمية الأقل. ▪ دمشق هي البوابة السورية للتجارة والأعمال مع كل من لبنان والأردن.	▪ صيانة وإعادة تأهيل للحفاظ على البنية العمرانية ذات القيمة لاستعادة دمشق لموقعها كمكان حيوي وجاذب. ▪ فعالية وتحقيق الكفاءة في استعمالات الأراضي من خلال: ▪ تكثيف densification للمدينة في مواقع ملائمة من الجهة الداخلية الطريق السريع المتحلق = "فعالية كمية". ▪ تجنب تطوير ضواحي جديدة "كمراكز فرعية" وكذلك "مدن جديدة" في الإقليم. ← **تختلف عن وجهة نظر الجايكا.** ▪ تجنب فصل الاستعمالات وتغيير الموقع = "فعالية نوعية". ← **استخدام التوسع بشكل حذر جداً ومحدود فقط.** ▪ تخفيف الضغط الناتج عن النمو السكاني المحلي من خلال توجيهه: - باتجاه محور واضح ومحدد (جنوب غرب ← شمال شرق). - السفوح الخلفية لقاسيون. ← **هنا يلاحظ التناقض بخصوص إستراتيجية معالجة الواقع المستقبلي.** ▪ الحد **وبشكل حازم** لأي توسع أو امتداد عمراني في الغوطة أو ما تبقى من أراضيها (تطوير غير زراعي).	الوظيفة. تنفيذ كافة البنى التحتية اللازمة ونظام نقل فعال لتحسين الشروط المعيشية العامة. لإقامة مناطق توسع سكني بشكل محدود جداً في شمال جبل قاسيون وليس في الغوطة. ▪ **فرص عمل جاذبة** لإيجاد مواقع مناسبة لتطوير أماكن العمل الخاصة والعامة . * في المناطق المخدمة بشكل جيد (مثلاً: على طول الجانب الداخلي للطريق السريع المتحلق الشمالي). * على المقاسم التي أعيد استخدامها أو التي أعيد تأهيلها. * على نطاق واسع ولكن ضمن المناطق المركزية. * في المواقع ذات الاتصال الجيد مع المدينة وذات البنى التحتية الجيدة. * في المواقع ذات الطرق القصيرة للوصول إلى المناطق السكنية الرئيسية. تنفيذ كافة البنى التحتية التقنية اللازمة ونظام نقل فعال لتحسين الشروط العامة للعمل بشكل كبير. لإبقاء العمل والتجارة ضمن الطريق السريع المتحلق الداخلي. ▪ **العمران** ▪ **البيئة والموارد الطبيعية** **الرؤية**: تزدهر المدينة ويستمر وجودها بتحقيق التوازن مع مواردها الطبيعية دون الحاجة إلى نقل وإستجرار الموارد الطبيعية من المناطق والأقاليم الأخرى. وتنخفض كافة عناصر التلوث

			بمختلف أنواعها من خلال: ١ -التطبيق الصارم لمبدأ ضغط وتركيز البنية العمرانية (concentration) ٢ - تطبيق لقواعد إستراتيجية النقل والمرور. ٣ -تنفيذ بنى تحتية حديثة. وهنا تبدأ الغوطة ومناطقها الخضراء بالانتعاش واستعادة مساحاتها المفقودة. ▪ **التركيز على مركز المدينة لتحديد الخصائص والمميزات والحفاظ عليها** ▪ **الكثافة على مستوى المدينة** ▪ **المرور الخاص بالمقارنة مع النقل العام والحل، تطوير "مودال سبليت / فصل الوسائط.**
المحصلة والحلول الإستراتيجية في ضوء هذه الرؤى	نظراً لكون المسار التنموي لمدينة دمشق يواجه العديد من **التحديات** لعل أهمها: ١ - الاختلال الشديد بالتوازن بين عوامل العرض والطلب على الموارد الطبيعية ٢ - علاقتها المتبادلة مع الموارد البشرية على المستويات النوعية والكمية ٣ -وكذلك على البعد الزماني للأجيال القادمة. فإن **الحل الإستراتيجي** الذي ينهي هذه الحالة هو: ١ - العمل بالتوازي بين كافة المستويات الوطنية والإقليمية والمحلية ٢ - إعداد مصور عام للمدينة مبني على الموجهات الإستراتيجية والإجراءات والأدوات والحلول التي سيتم اقتراحها واعتمادها لتحقيق الأهداف الإستراتيجية على كافة المستويات ٣ - والعمل على إجراءات زيادة عوامل الجذب للمناطق القابلة للتطوير ٤ - وتأمين فرص العمل والتعليم والخدمات بهدف تخفيف الضغط عن مدينة دمشق والأقاليم	١ - أن يعتمد على توفير عوامل التمكين من تحقيق كفاءة عالية من استخدام الأرض بحيث يتحقق التوازن بين ضغوط الطلب على الموارد والبنية التحتية وطاقة استيعاب هذه الموارد والبنية التحتية المطورة بما فيها الطرق والمناطق الخضراء. ٢ - إن التوجه الإستراتيجي لتخفيف الضغط عن مدينة دمشق بشكل مجدي ومتوازن يجب أن يتم على المقياس الوطني وليس على مستوى محيط دمشق العمراني (وهذا ينطبق على قطاعات الصناعة) حيث **أن التنمية المجدية خارج المدينة يجب أن تتم على مسافات لا تقل عن (١٠٠) كم بعداً عن مركز المدينة وهي حدود الرحلة اليومية المقبولة للسكان للتنقل بين السكن والعمل.**	**معايير التخطيط الأساسية لمواقع "المركز" الجديدة:** -الاستعمالات:مقرات المراكز الرئيسية الإدارية ومراكز الأعمال والتجارة والترفيه والسكن على "المستوى الوطني". -الأفضلية للأبنية العمرانية الكثيفة عوضاً عن الأبنية المنفردة والأبراج. -للوصول إلى الشوارع الرئيسية والطريق السريع المتحلق ونقل عام فعال.

ملحق رقم [٥]: تحليل لإستراتيجية محافظة دمشق – ٢٠٠٨م.

	الأقل كثافة.		
الأولويات	<u>إن تنفيذ هذه الحلول **على المستوى الوطني** هو</u>: ١ - من أهم الأولويات الملحة حيث تبقى **كافة الحلول الأخرى غير فعالة وعبارة عن عمليات إسعافية آنية (تجميلية).** ← **يمثل رأي الإستراتيجية في توجهات الاستراتيجيات الأخرى.** ٢ - إعطاء الأولوية لمشكلة حركة السكان الإقليمية. وكذلك من أهم الأولويات تنفيذ وتطبيق نظام تأمين وطني اجتماعي تقاعدي لتجنب ضرورة إنجاب أكبر عدد من الأولاد كضمانة ضد الفقر عند الكبر.		▪ **تطوير مواقع جديدة ومخدمة بشكل جيد (مع التفضيل الواضح لإعادة التأهيل للمناطق السابقة التي تستخدم بشكل سيء أو غير فعال) ضمن الطريق السريع المتحلق، وذلك:** ← **إيجاد مراكز استثمار عالية الجذب كبديل للمناطق المركزية الحالية والمواقع الخارجية على طول محاور الطريق السريع إلى الأقاليم الأخرى.** ← **لتقليل ضغط الاستثمار عن المركز الحالي "الحديث" للمدينة.**
ضعف الإستراتيجية	١ - لم تقدم الإستراتيجية ولو رؤية واضحة ومتواضعة عن كيفية التعامل مع مناطق السكن العشوائي في دمشق؟ كيف وعندما نتحدث عن مخطط دمشق التنظيمي فان أول ما يتبادر لذهننا هي مناطق السكن العشوائي. ٢ - لم تقدم الإستراتيجية أي تصور عن رؤيتها لحدود مخطط مدينة دمشق المستقبلية والعلاقة التبادلية بين الحدود للمخطط وحدود المخططات التنظيمية المجاورة في ريف دمشق. ٣ - أغفلت الإستراتيجية موضوع الحدود المستقبلية للمدينة فقدمت اقتراحات لبعض المناطق خارج الحدود الإدارية للمدينة. ٤ - نقضت الدراسة دراسة لجهة تعاون دولية. بأن نقض أي دراسة يحتاج إلى موضوعية وعلمية كونها قامت على قاعدة أرقام ومعطيات ولم تتعد صورة الواقع، وهي أفضل بكثير من ايكوشار، وأن التخوف من الدراسة والعجز عن تطبيقها هو وراء إهمال الدراسة التي قدمتها وكالة الجايكا لإقليم دمشق.		

المصدر: الباحثة بالاستناد إلى تقرير إستراتيجية محافظة دمشق <u>"الرؤى والموجهات الإستراتيجية للمصور العام لمدينة دمشق"</u> – ٢٠٠٨م.

الملحق رقم [٦]

تاريخ إنشاء الخط الحديدي الحجازي.

١ ـ المراحل التاريخية التي مر بها إنشاء الخط الحديدي الحجازي:

كان الحجيج إلى الديار المقدسة يعانون من صعوبات هائلة (مدة طويلة، أخطار الطريق، ماء، غذاء، أمن) حيث يقطع موكب الحجيج الشامي المسافة من دمشق إلى المدينة المنورة بأربعين مرحلة عبر خمسين يوماً للذهاب (كان الحجيج يجتمع في دمشق من أنحاء الديار الإسلامية) حيث كانت تمتد فترة الحج لمدة أربعة أشهر يودع الحاج قبلها أهله وأصدقاءه وكأن الموت يتربص به بسبب الأخطار المتنوعة سواء من الطبيعة والسيول أو من غيرها، وكذلك كانت النفقات باهظة جداً، كما أن تنفيذ وفتح قناة السويس عام ١٨٦٤ أومأ بفكرة إنشاء الخط الحديدي الحجازي، ولم تؤخذ هذه الفكرة بعين الإعتبار إلا بعد أن أتى عزت باشا العابد (السوري) الذي كان أميناً ثانياً للسلطان عبد الحميد وطرح عليه الفكرة، وفي عام ١٩٠٠ تدخل السلطان عبد الحميد جدياً بالمشروع لأهداف دينية وسياسية وعسكرية واقتصادية واجتماعية، فأعلن عن إشهاره وتحميله على مبررات دينية معلنة وأخرى غير معلنة، وافتتح للاكتتاب، وتم تجميع التبرعات المالية والعينية، ومنح السلطان أوسمة وشارات وألقاب لمن يتبرع لإنشاء الخط، ووضعت ضرائب لمصلحة الخط وأصدرت الطوابع، وبلغ إجمالي ما تم جمعه (ثمانية ملايين ونصف) ليرة عثمانية. وفي عام ١٩٠١م بوشر بالأعمال واختير المسار الذي سلكته القوافل كما اختير الخط الضيق امتداداً لخط بيروت دمشق، وكانت محطة دمشق هي محطة الانطلاق للخط الحديدي الحجازي وهي محطة الوصول لخط بيروت دمشق، وأنجزت أعمال تمديد الخط الحديدي من دمشق إلى المدينة المنورة عام ١٩٠٨، وصرف النظر عن إكماله إلى مكة وجدة واليمن بسبب الإطاحة بالسلطان عبد الحميد الثاني.

وكانت أول رحلة من دمشق إلى المدينة المنورة بالقطار على الخط الحديدي الحجازي في آب ١٩٠٨م، حيث استغرقت خمساً وخمسين ساعة وافتتح الخط رسمياً في أيلول ١٩٠٨م وحضر الافتتاح ثلاثون ألفاً من المدعوين وكان **خط دمشق ـ درعا** يعمل بانتظام، وخصصت الحكومة دخلاً له من الطوابع، ومنحته بعض الامتيازات وجعلت له حقوقاً ثابتة وعقارات تحفظ بقاءه، وتأكد ذلك باعتباره وقفاً إسلامياً بموجب القانون الصادر في تاريخ ١٩١٣/١٢/٢٩م، المنشور في جريدة (تقييم الوقائع) آنذاك وفي المجلد السادس من الدستور. ومن الامتيازات تخصيصه بقسم كبير من أملاك الدولة، ومنحه امتياز تشييد مرفأي حيفا ويافا ولم ينفذ سوى مرفأ حيفا فقط، وأقيم الكثير من العقارات حوله وتم تملك مناجم الفوسفات الواقعة على جانبيه، وتملك أراضي ومخلفات شركة الديليجانس الفرنسية التي كانت تنقل الركاب في عرباتها على خط دمشق ـ بيروت، وارتبط الخط برئاسة مجلس الوزراء في الأستانة مباشرة، واعتبرت جميع هذه الأملاك وقفاً إسلامياً بموجب فرمانات سلطانية وهذه الأملاك منتشرة في سورية ولبنان والأردن والسعودية. واستمر الخط بالعمل بين دمشق وحيفا وبين دمشق والمدينة من سنة افتتاحه حتى عام ١٩١٤م، حيث استخدمته الدولة العثمانية خلال الحرب العالمية الأولى لتنقلات جيوشها وعتادهم الحربي، وعند قيام الثورة العربية الكبرى التي شارك فيها الكولونيل لورنس الإنكليزي قام بتخريب عدة أماكن ونسف بعض الجسور ليقطع الاتصال نهائياً بين بلاد الشام وشبه الجزيرة العربية لأنه ينافس قناة السويس التي سيطر عليها الإنكليز. إلا أن الحكومة العربية بدمشق حاولت بعد الحرب العالمية الأولى إصلاح الخط وتم ذلك بين (دمشق ـ درعا ـ عمان)، وعند التحضير لإصلاحه في معان عام ١٩٢٠م دخل الفرنسيون دمشق فتوقف كل شيء، وُقِسّم الخط. وبعد انحسار الانتداب الفرنسي عن سورية عام ١٩٤٥م شُكِلّت المديرية العامة للخط الحديدي الحجازي بإشراف الحكومة الوطنية آنذاك. [١]

---

[١] موقع المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي www.hijazerail.com

٢ -أهداف إنشاء الخط الحديدي الحجازي:

أعلنت الدولة العثمانية عن إنشاء الخط الحديدي الحجازي بين العاصمة دمشق والجنوب، وأقامت لذلك دعاية واسعة حول العالم من حيث أنه سيسهل سفر الحجاج ويؤمن راحتهم، وأنه مشروع ديني خيري يجب على المسلمين أن يعملوا على إنشائه وبذلك كان لهذا المشروع **أهداف مباشرة وأهداف بعيدة**؛ وفيما يلي عرض لهذه الأهداف:

٢ـ ١ الأهداف المباشرة:

كان المسلمون في القرن التاسع عشر وما قبله يواجهون صعوبات عديدة في الحج إلى الديار المقدسة، حيث كان الحجاج يأتون ألوفاً مؤلفة من سائر الأقطار الإسلامية إلى دمشق، انتظاراً لانطلاق موكب الحج الشامي من دمشق للمدينة المنورة برحلة تقدر بـ (٤٩٠) ساعة مسير مقسمةً على أربعين مرحلة لمدة خمسين يوماً للذهاب ناهيك عن أداء فريضة الحج ومن ثم الإياب، أي ما يقدر بحوالي أربعة أشهر ونصف، هذا بالنسبة للحاج الشامي فكيف بالحاج المغربي أو الهندي، إضافة إلى مشقات السفر والتكاليف والنفقات وخطر السيول الجارفة وأخطار الطبيعة خلال سير الموكب، وبالتالي كان الخط الحديدي وسيلة لتأمين راحة الحجاج واختصار الوقت والتعب والمشقة وعامل آمان أكثر.

٢ـ ٢ الأهداف البعيدة:

- **أهداف سياسية:**

-ربط البلاد العربية والإسلامية بعضها مع بعض بطريق حيوي وسهل.
-إزالة مظهر الدولة العاجزة عن الدولة العثمانية أمام الدول التي تحكم هذه الشعوب.
-وكان أحد أهم أشكال السيطرة هي مد شبكة من الخطوط الحديدية كشريان رئيسي ضمن الأراضي العربية التي احتلتها، لإحكام السيطرة عليها وربطها بمقر الدولة العثمانية، حيث أنشأت عدة خطوط حديدية من أهمها خط دمشق – بيروت.[١]

- **أهداف عسكرية:**

كانت الدول العربية دوماً وعلى مر العصور مطمعاً للدول الاستعمارية من أجل السيطرة على ثروات المنطقة وطرق التجارة، ولذلك احتل العثمانيون الوطن العربي منذ مطلع القرن السادس عشر وبدؤوا بفرض سيطرتهم في كافة النواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية. [١]

بالإضافة إلى الهدف في تشديد قبضة السلطان على الولايات العربية التي يمر بها الخط، وخاصة بعد فتح قناة السويس وعرقلة مرور السفن العثمانية والتي كانت تحجز نحو أربعين يوماً بحجة الحجر الصحي فأصبح مرور هذه السفن مرتبط بالوضع السياسي بين بريطانيا والدولة العثمانية وأصبح الخط الحديدي بديلاً عن القناة الخاضعة لبريطانيا. [٢]

- **هدف استراتيجي:**

أما السبب المباشر لإنشائه فهو تشديد قبضة الدولة العثمانية على الولايات العربية التي يمر بها الخط وظهور الدولة بمظهر المسيطر. [١]

- **أهداف اقتصادية:**

محاولة استرداد المكانة التجارية في المنطقة العربية، ولذلك اعتبر إنشاء الخط مشروع متكامل من الناحية الاقتصادية، بالإضافة إلى دوره في إحياء المناطق التي يمر فيها (جنوب نهر الأردن) وإنمائها، وبالتالي تطوير حركة الزراعة فيها، مما يؤدي إلى تنشيط الاقتصاد في الجزيرة عن طريق وصلها بساحل المتوسط. [١]
بالإضافة إلى هدف نقل المنتجات من سهول حوران إلى دمشق ومنها إلى بيروت ثم عبر البحر إلى أوروبا وتركيا.

- **هدف اجتماعي:**

تموين القبائل المقيمة على طريق المدورة جنوب الأردن- تبوك - المدينة ومكة المكرمة. [٢]

---

[١] فهد، وسام فؤاد، دراسة الوضع الراهن لمحطات خط (دمشق – سرغايا)، جامعة دمشق، كلية الهندسة المعمارية، ٢٠٠٥م – ٢٠٠٦م، ص ٧.
[٢] فهد، وسام فؤاد، (مرجع سبق ذكره)، ص ٨-١٠

٣ -وصف الخط والمحطات التي يمر بها:

ينطلق القطار من محطة القدم في مدينة دمشق مخترقاً غوطتها نحو الجنوب الشرقي في استقامة سهل حوران فيمر بالكسوة متابعاً إلى المسمية ثم يقطع سهل حوران كله ليمر إلى محطة درعا وسط السهل ومن درعا يتفرع فرعين:

- فرع حيفا متجهاً نحو البحر.
- فرع يبقى مستمراً نحو الجنوب.

ويقطع الحماد قرب قلعة المفرق ثم يقطع وادي نهر الزرقاء ويصل إلى معان وهي المحطة المتوسطة للخط الحديدي الحجازي ثم يخرج من معان إلى العقبة ثم يهبط نحو بطن إلى مدائن صالح فالعلا وأخيرا المدينة المنورة. [١]

وتوضح الصور التالية البعد المروري للمحور وخاصة الخط الحديدي الحجازي:

الصورة [م٦-١]: صور لبعض المحطات التي كان يمر بها الخط الحجازي في الريف ودرعا والسعودية.
المخطط [م٦-١]: خطوط السكة الحديد من محطة الحجاز إلى بيروت ودرعا وموقع المحور الجنوبي بالنسبة له.
المخطط [م٦-٢]: يوضح المناطق والقرى التي يمر بها مسار الخط الحديدي الحجازي.

٣-٤ أسباب قلة تفعيل الخط اليوم:

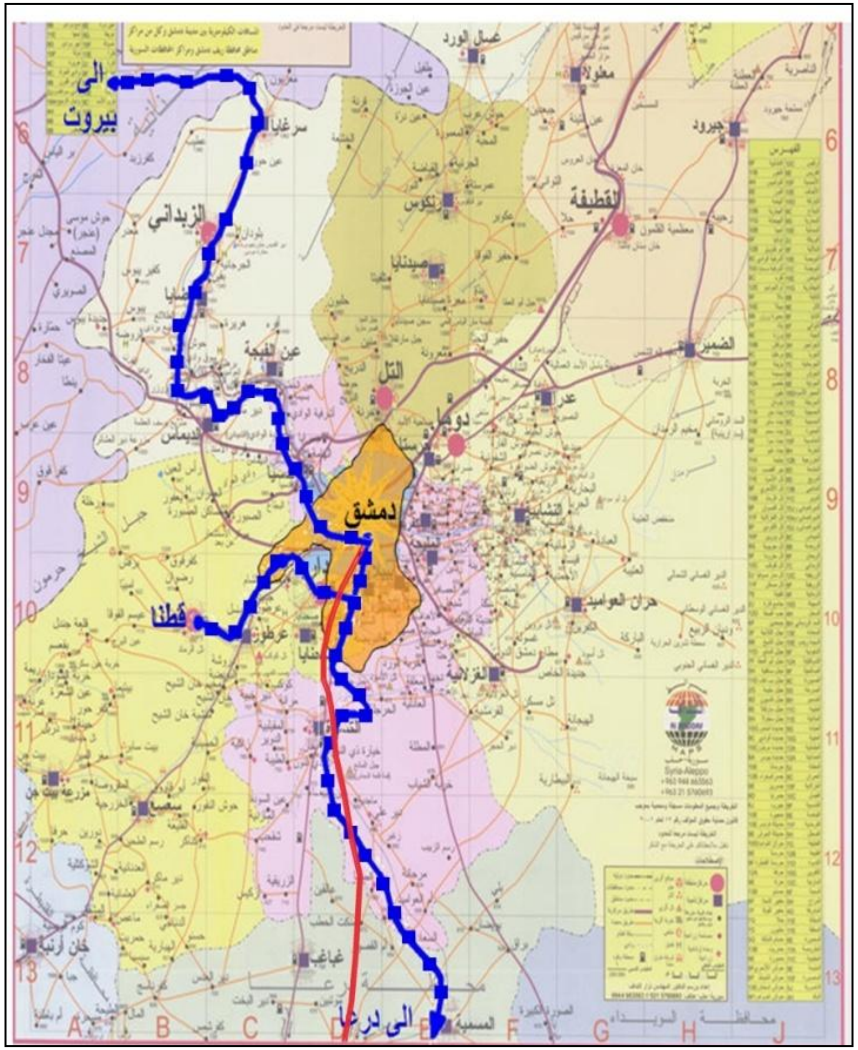
- قدم القطارات وسوء خدماتها.
- الوقت الطويل للوصول للهدف بسبب السرعات المنخفضة.
- ضعف المردود الاستثماري.
- ضعف استطاعة النقل. [٢]



محطة جباب - درعا. | محطة القدم - ريف دمشق.
محطة زات الحج – السعودية | محطة مزيريب (نهج) - درعا.

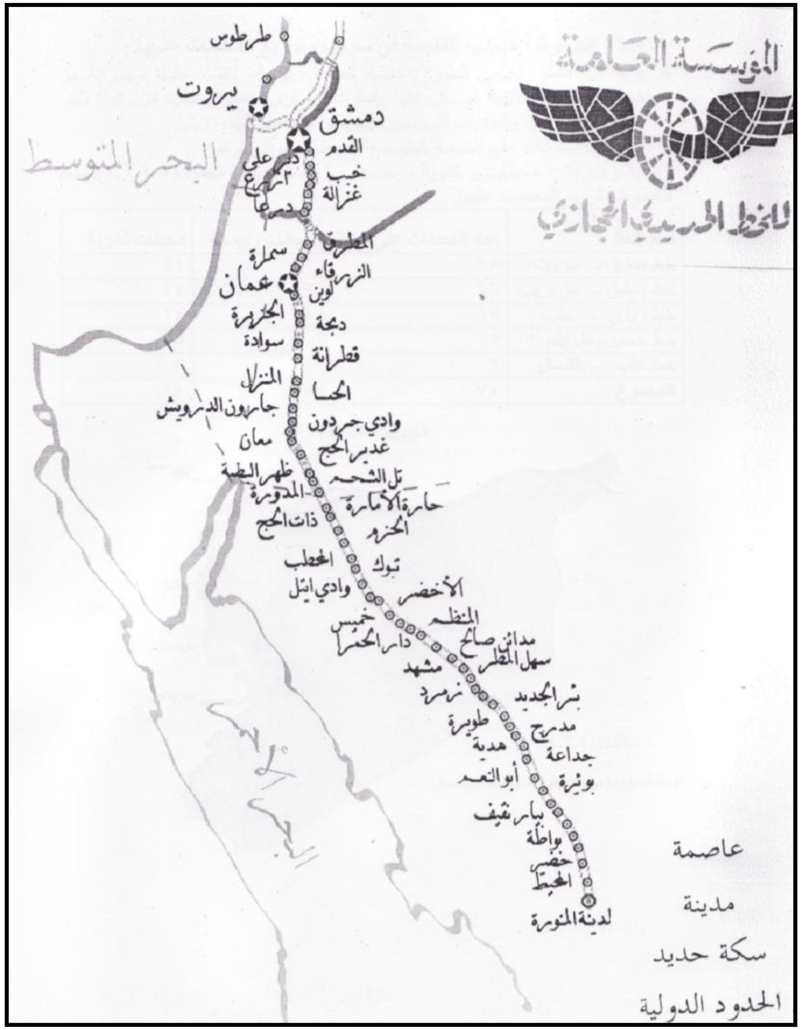
الصورة [م٦- ١]: صور لبعض المحطات التي كان يمر بها الخط الحجازي في الريف ودرعا والسعودية.
المصدر: موقع المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي، www.hijazerail.com

[١] فهد، وسام فؤاد، الوضع الراهن لمحطات خط (دمشق – سرغايا)، جامعة دمشق، كلية الهندسة المعمارية، ٢٠٠٥م – ٢٠٠٦م، ص ص ٨-١٠.
[٢] فهد، وسام فؤاد، (مرجع سبق ذكره)، ص ١٦



المخطط [م٦- ١]: خطوط السكة الحديد من محطة الحجاز إلى بيروت ودرعا وموقع المحور الجنوبي بالنسبة لخط الحديد الحجازي.

المصدر : موقع المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي - بتصرف.



المخطط [م٦- ٢]:المناطق والقرى التي يمر بها مسار الخط الحديدي الحجازي.

المصدر : فهد، وسام، دراسة الوضع الراهن لمحطات خط (دمشق – سرغايا)، ص١١، عن أرشيف المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي.

الملحق رقم [٧]

قرارات مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي.

الجمهورية العربية السورية
وزارة الإدارة المحلية والبيئة
الرقم :
التاريخ :

قرار رقم / ١٤٢/ ق

إن وزير الإدارة المحلية والبيئة
بناءً على أحكام المرسوم التشريعي رقم/٧٠/ لعام ٢٠٠٣
وعلى كتاب محافظة ريف دمشق رقم ٤٧٤ تاريخ ٢٠٠٤/٢/١٦

يقرر مايلي :

مادة ١ – يشكل فريق دارس مؤلف من السادة :

م . ميسم مني — م . كمال يوسف
م . راشد كبارة — م . ماجد غانم خدمات فنية – ريف دمشق -
م . احمد الحسين — م . حسان الحاج محافظة دمشق
م . مأمون الويس

مهمته دراسة تنظيم شريط طرفي اوتوستراد (دمشق – درعا) أبنية ذات صفة خاصة (صالات عرض – خدمات طرقية .... الخ) .

مادة ٢ - يشكل فريق مؤلف من السادة :
مدير التخطيط العمراني المهندس زياد نحلاوي
المهندس غسان نويلاتي محافظة دمشق
معاون مدير التخطيط العمراني المهندس سعد الله داغر
المهندسة وفاء داغستاني
المهندسة فريال رباط
مهمته المتابعة والإشراف على تنظيم المخطط المذكور .

مادة ٣ - تستعين اللجنة بمن تراه مناسباً لإنجاز أعمالها .

مادة ٤ - تعتبر الأعمال الموكلة للسادة المذكورة أسماؤهم أعلاه غير داخلة ضمن نطاق أعمالهم الأصلية وخارج أوقات الدوام الرسمي وتمنح لقاء ذلك مكافآت تشجيعية من قبل الوحدة الإدارية التابعة لها وفق القوانين والأنظمة النافذة .

مادة ٥ - يبلغ هذا القرار من يلزم لتنفيذه .

٢٠٠٤/٢/١٦

وزير الإدارة المحلية والبيئة
المهندس هلال الأطرش

القرار [م٧- ١]: القرار الأول لتنظيم مدخل دمشق الجنوبي – ١٦شباط ٢٠٠٤م.
المصدر: مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية.

الجمهورية العربية السورية
وزارة الإدارة المحلية والبيئة
محافظة ريف دمشق

الرقم :
التاريخ :

محضر اجتماع

إشـــارة للدعوة الموجهة من السيد محافظ ريف دمشق لحضور الاجتماع المقرر عقده يوم الثلاثاء الواقع فـــي ٢٠٠٥/٧/١٢ الساعة التاسعة مساءً في مكتب السيد وزير الإدارة المحلية والبيئة لإقرار ومناقشة برنامج منهاج الوجائب العمراني الداخلي لمدخلي مدينة دمشق الشمالي والجنوبي .

فقــد حضر الاجتماع وبرئاسة السيد الوزير السيدان محافظ ريف دمشق ومحافظ دمشق والسادة د.م نبيل الإشـــراف و م. يونـــس السبرغوث و م. زياد غلاوي و م. غسان نويـــلاتي ، م. عاطف جُبر د.م علي محمـــود ، م. مـــازن العظمـــة ، د.م عمـــر قوتلـــي ، م. عبد القادر عبد الصمد .م. ياسر الجابي م. وفاء داغستاني.

رحـــب الســـيد الوزير بالحضور وتم مناقشة المذكرة المقدمة من شركة نيركون الألمانية و مدير التخطيط العمراني لمنهاج وجائب مدخلي مدينة دمشق .

وبعد المناقشة تم الاتفاق على الجدول الآتي :

((((منهاج الوجائب العمراني لمدخلي مدينة دمشق الشمالي والجنوبي))))

الصفة العمرانية	الحد الأدنى لمساحة العقار	الحد الأدنى للواجهة	الوجائب العمرانية
كافة الصفات التنظيمية ماعدا السكن والصناعة	٤٠٠٠م٢	٤٠م .	١٠م أمامية يضاف إليها حرم الطرق العامة ١٠م جانبية ١٠م خلفية

[illegible]	[illegible]	[illegible]	عامل الاستثمار	الارتفاع الأعظمي
٤٠% من مساحة العقار	٤٥% من مساحة العقار	١٥% من مساحة العقار	١,٥ من مساحة العقار.	١٨م بما في ذلك بيت الدرج والتجهيزات الميكانيكية المحاطة بالتصوينة

ملاحظـــة : الحـــالات الاســـتثنائية للأبنية الخاصة (تخضع لدراسة من قبل لجنة فنية مختصة يشكلها السيد المحافظ مع المحافظة على عامل الاستثمار).

القرار [م٧-٢]: صدور قرار لأول تصور تنظيمي لمدخل دمشق الجنوبي ١٢ تموز ٢٠٠٥م – ص١.
المصدر: مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية.

<u>حكام العامة :</u>

١. الفعاليات القائمة :

آ – يسمح بتسوية أوضاعها إذا حققت الشروط العمرانية الواردة أعلاه .

ب – الفعاليات الصناعية يجب أن تحقق الشروط العمرانية الواردة أعلاه إضافة للشروط البيئية وتجميل وتحسين واجهاتها المعمارية و عند ذلك يتم تسوية أوضاعها .

٢. تعتبر البروزات من المساحات المبنية ، التي تحتسب ضمن عامل الاستثمار الأعظمي .

٣. يسمح بتعدد كتل البناء في العقار المطلوب ترخيصه ضمن النسب المسموحة أعلاه .

٤. الأقبية :

– يسمح بتعدد الأقبية في البناء الواحد على أن لا تتجاوز حدود القبو حدود الطابق الأرضي في البناء الواحد وبارتفاع ضوئي أدنى ٢٥٠سم .

٢ **– يسمح باستعمال الأقبية للأغراض التالية فقط :**

- خدمات المبنى .
- المستودعات .
- مرائب السيارات .
- ويمكن أن تمتد الأقبية تحت كتل الأبنية وتحت الأجزاء المرصوفة ويسمح بتنفيذ منحدرات الدخول الى أقبية المرائب في الأقسام المرصوفة .

– وان يحدد الحد الأدنى لمرائب ومواقف السيارات كما يلي :

أ– المنشآت التعليمية والأبنية التجارية **(مؤسسات) ومباني الخدمات الاجتماعية :**

– موقف واحد لكل ٦٠م٢ مساحة استعمال فعلية (إضافة إلى المواقف المخصصة للفعاليات الاخرى الموجودة) .

ب– مراكز تسوق (مولات) :

– موقف لكل ٢٥م٢ مساحة بيع (إضافة إلى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة).

ت– **مقاصف ومطاعم :**

– موقف لكل ١٥م٢ مساحة صالات (إضافة إلى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة) .

– فنادق :

– موقف لكل غرفتين في الفندق (إضافة إلى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة).

– معرض السيارات :

– موقف لكل ١٢٠م٢ من صالات العرض (إضافة إلى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة).

– مشافي :

– موقف لكل ١٠ أسرّة (إضافة إلى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة).

القرار [م٧-٣]: صدور قرار لأول تصور تنظيمي لمدخل دمشق الجنوبي ١٢ تموز ٢٠٠٥م – ص٢.
المصدر: مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية.

الملحق رقم [٧] – قرارات مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي.

– مراكز دينية :

– موقف لكل ١٥م٢ (إضافة إلى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة).

٣ – يسمح باستعمال القبو الأول لكافة الفعاليات فيما إذا كان مفتوحاً على الداخل وحقق شروط التهوية والإنارة الطبيعية ويجب أن لا يقل الارتفاع الضوئي للسقف عن ٣,٥م.

٥. يفرض على المصمم تأمين كافة متطلبات السلامة العامة للمبنى .

٦. يسمح بإنشاء بوابات دخول و محرس واستعلامات على أن لا تتجاوز مساحتها عن ٢٠م٢.

٧. يتم تأمين وحدة معالجة للصرف الصحي تكون مخلفاتها السائلة بمواصفات الصرف الصحي المنزلي عندما تتطلب طبيعة المشروع ذلك ضمن حد التحريك للمقاسم .

٨. تخضع تصاميم الكتل والواجهات لموافقة اللجنة الفنية التي يسميها السيد المحافظ .

٩. تخضع كافة الرخص لتحقيق الشروط البيئية اللازمة حسب استعمالاتها.

١٠. التقيد بالاشتراطات الخاصة الموضوعة من الجهات المعنية الأخرى (على سبيل المثال السياحة – الصحة ....) .

١١. يقدم طالب الترخيص تعهداً أمام الكاتب بالعدل يلتزم بموجبه بتأمين المرافق العامة للمنشأة (طريق تخديمي – رصيف – مجرور – مياه – هاتف – كهرباء – محطة معالجة...) على نفقته الخاصة حسب تعليمات الوحدة الإدارية أو البلدية المختصة.

وعليه تم التوقيع

مدير التخطيط العمراني	نائب محافظ ريف دمشق	معاون وزير الإدارة المحلية والبيئة
المهندس زياد نحلاوي	المهندس يونس البرغوث	الدكتور المهندس نبيل الأشرف

محافظ دمشق	محافظ ريف دمشق
الدكتور المهندس بشار المفتي	الدكتور المهندس محمد سعيد عقيل

صدق

وزير الإدارة المحلية والبيئة

المهندس هلال الأطرش

القرار [م٧-٤]: صدور قرار لأول تصور تنظيمي لمدخل دمشق الجنوبي ١٢ تموز ٢٠٠٥م – ص٣.

المصدر: مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية.

السيد محافظ ريف دمشق

الموضوع : منهاج وجائب مداخل دمشق (الشمالي – والجنوبي) .

إشارة الى مشروعي مداخل مدينة دمشق الشمالي والجنوبي المرسلين إليكم .

فقد تم عقد عدة اجتماعات مع الشركة الألمانية الاستشارية (تيركون) تم خلالها مناقشة منهاج الوجائب لهذين المشروعين من خلال الاطلاع على الكودات العالمية لهذه المشاريع المماثلة .

وقد تم التوصل الى منهاج وجائب معدل وفق الجدول المرفق ، حيث أن المشروعين معلنان لدى الوحدات الإدارية ذات العلاقة .

يرجى الاطلاع ونقترح الإحالة الى الوحدات الإدارية المذكورة لمعالجة الموضوع وفق أحكام المرسوم التشريعي رقم/٥ /لعام ١٩٨٢م المعدل بالقانون رقم/٤١/ لعام ٢٠٠٢ المعدل له .

وزير الإدارة المحلية والبيئة

المهندس هلال الأطرش

القرار [م٧-٥]: صدور قرار منهاج الوجائب العمراني.

المصدر: عابدين، محمد يسار.

الملحق رقم [٧] – قرارات مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي.

الجمهورية العربية السورية
وزارة الإدارة المحلية والبيئة
الرقم:
التاريخ:

قرار رقم / ٥٠٧٢ / ق م

إن وزير الإدارة المحلية والبيئة
بناء على أحكام قانون الإدارة المحلية رقم ١٥ لعام ١٩٧١
وعلى أحكام المرسوم التشريعي رقم ٦٤ لعام ٢٠٠٤
وعلى أحكام المرسوم التشريعي رقم ٥ لعام ١٩٨٢ وتعديلاته
وعلى مقتضيات المصلحة العامة

يقرر مايلي :

مادة ١ - تشكل لجنة فنية من السادة :

المهندسة وفاء داغستاني	رئيسة دائرة تنفيذ التخطيط في مديرية التخطيط العمراني
المهندس محمد راشد كبارة	من مديرية التخطيط العمراني
المهندس ميسم منى	من مديرية التخطيط العمراني

مهمة اللجنة :
دراسة المنطقة المحصورة بين طريق اتوستراد دمشق – درعا والطريق القديم وتحديث المخطط التنظيمي العام لمدخل مدينة دمشق الجنوبي

مادة ٢ - يشرف على أعمال اللجنة السادة :

الدكتور المهندس نبيل الاشرف	معاون الوزير الفني لشؤون التخطيط و التنمية العمرانية
المهندس يونس برغوث	نائب رئيس المكتب التنفيذي لمحافظة ريف دمشق
المهندس زياد نحلاوي	مدير التخطيط العمراني
المهندس هشام البابا	رئيس قسم التخطيط العمراني بمديرية الخدمات الفنية بريف دمشق

مادة ٣ - تعتبر أعمال اللجنة خارج أوقات الدوام الرسمي تصرف إلى السادة الواردة أسماؤهم أعلاه المكافآت اللازمة لقاء قيامهم بأعمالهم بقرار من السيد محافظ ريف دمشق

مادة ٤ - يبلغ هذا القرار من يلزم

٤/١٢/ ٢٠٠٦

وزير الإدارة المحلية والبيئة
المهندس هلال الأطرش

صورة إلى
- مكتب السيد الوزير - معاون الوزير للتخطيط العمراني
- السيد محافظ ريف دمشق
- مدير التخطيط العمراني – أعضاء اللجنة
- ديوان التخطيط العمراني
- الديوان العام

القرار [م٧-٦]: صدور القرار الثاني لإعادة دراسة منهاج الوجائب للمدخل الجنوبي، ٤ كانون الأول ٢٠٠٦م.
المصدر: مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية.

الجمهورية العربية السورية
وزارة الإدارة المحلية والبيئة
الرقم: ١٤٥٠٠/٤/ص/ع
التاريخ: ٢٨/١٢/٢٠٠٦م

السيد محافظ ريف دمشق

نحيل إليكم نسخة عن مشروع المخطط التنظيمي العام لطرفي مدخل مدينة دمشق الجنوبي من الحد الإداري لمدينة دمشق إلى عقدة الكسوة لدراسته وإبلاغ كل من مديرية الخدمات الفنية ومجالس (مدينة داريا – بلدة صحنايا – قرية أشرفية صحنايا) للمعالجة وفق أحكام المرسوم التشريعي رقم/٥/ لعام ٢٠٠٢ وتعديلاته .

نرفق ربطاً محضر اللجنة المشتركة بين محافظة دمشق وريف دمشق رقم ٦٨٤/٦٤/ت/ع تاريخ ٢٠٠٦/١٢/١٠ .

وزير الإدارة المحلية والبيئة
المهندس هلال الأطرش
المهندس هلال الأطرش

القرار [م٧-٧]: قرار مشروع المخطط التنظيمي لمدخل دمشق الجنوبي، ١٠ كانون الأول ٢٠٠٦م.
المصدر: مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية.

الملحق رقم [٧] – قرارات مشروع تنظيم مدخل دمشق الجنوبي.

الصفة العمرانية	الرمز	الحد الأدنى لمساحة العقار	الحد الأدنى للواجهة	الوجائب العمرانية	الحد الأقصى لمساحة بناء الطابق الأرضي	النسبة الدنيا للمساحات الخضراء	النسبة الاجبارية للمساحات المرصوفة	عامل الاستثمار	الارتفاع الاعظمي
منطقة إستعمالات مختلفة وتشمل كافة الصفات التنظيمية ماعدا السكن والصناعة		4000م2	40م2	10م أمامية وتعتبر من ضمن وجيبة حماية الطريق 10م جانبية 10م خلفية	40% من مساحة العقار	45% من مساحة العقار	15% من مساحة العقار	5	—
حرم		يمنع البناء ضمنه							
منطقة قيد الدراسة		تخضع لدراسة تفصيلية							
مراكز إدارية		تخضع لدراسة تفصيلية) ...حسب إحتياجات الموقع .. مخفر- مركز خدمات - مستوصف(							
مناطق خضراء		يمنع البناء ضمنها							
مناطق مخالفات جماعية		تخضع للقوانين والتعاميم الخاصة بها							
مدارس		حسب المخطط		5م من كل الجهات					

ملاحظة:الحالات الاستثنائية للأبنيةالخاصة تخضع لدراسة من قبل لجنة فنية مختصة يشكلها السيد المحافظ

:الاحكام العامة

1- الفعاليات القائمة

أ- يسمح بتسوية أوضاعها اذا حققت الشروط العمرانية الواردة أعلاه

ب- الفعاليات الصناعية يجب أن تحقق الشروط العمرانية الواردة أعلاه اضافة للشروط البيئية وتجميل وتحسين واجهاتها المعمارية وعند ذلك يتم تسوية أوضاعها

2- تعتبر البروزات من المساحات المبنية التي تحتسب ضمن عامل الاستثمار الأعظمي

3- يسمح بتعدد كتل البناء في العقار المطلوب ترخيصه ضمن النسب المسموحة أعلاه

4- الاقبية

1- يسمح بتعدد الاقبية في البناء الواحد على أن لايتجاوز حدود القبو حدود الطابق الارضي في البناء الواحد وبارتفاع ضوئي أدناه 2.5م

2- يسمح باستعمال الاقبية للاغراض التالية فقط

خدمات المبنى - المستودعات - مرائب السيارات

ويمكن أن تمتد الاقبية تحت كتل الأبنية وتحت الأجزاء المرصوفة ويسمح بتنفيذ منحدرات الدخول لأقبية المرائب في الأقسام المرصوفة

وأن يحدد الحد الأدنى لمرائب و مواقف السيارات كما يلي -

- آ المنشآت التعليمية والأبنية التجارية (مؤسسات) ومباني الخدمات الاجتماعية

موقف واحد لكل 60م2 مساحة استعمال فعلية اضافة الى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة

- ب مراكز التسوق والمولات

موقف لكل 25م2 مساحة بيع اضافة للمواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة

- ت مقاصف ومطاعم

موقف لكل 15م2 مساحة صالات اضافة الى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة

- د فنادق

موقف لكل غرفتين في الفندق اضافة الى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة

هـ معرض السيارات

موقف لكل 120م2 من صالات العرض اضافة الى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة

- مشافي

موقف لكل 10 أسرة اضافة الى المواقف المخصصة للفعاليات الأخرى الموجودة

مراكز دينية

موقف لكل 15م2 اضافة للمواقف المخصصة للفعاليات الأخرى

ثالثا:يسمح باستعمال القبوالأول لكافة الفعاليات فيما اذا كان مفتوحا على الداخل وحقق شروط الانارة الطبيعية والتهوية ويجب أن لا يقل الارتفاع الضوئي للسقف عن 3.5م.

القرار [م٧-٨]: ملحق نظام منهاج الوجائب العمراني بعد التعديل في القرار الثاني (حيث كان التعديل متضمناً لعامل الاستثمار فقط)- انظر المخطط [٧-١٦].

المصدر: مديرية التخطيط العمراني – وزارة الإدارة المحلية.

الملحق رقم [٨]

التعليمات التنفيذية /٢/ للقانون رقم ١

قانون المخالفات

تسوى مخالفات الأبنية المنفذة قبل صدور القانون رقم /١/ لعام ٢٠٠٣م وفق أحكام القانون رقم /٤٤/ لعام ١٩٦٠م وقراري وزارة الشؤون البلدية والقروية رقم /١٠٦٠/ لعام ١٩٦٠ ورقم ١٧٧٦ لعام ١٩٦٢م عدا ما يلي: الأبنية المتجاوزة على الأملاك العامة أو الملحوظة للنفع العام حسب المخطط التنظيمي للوحدة الإدارية أو البلدية والأبنية غير الحائزة على المتانة الكافية.

- مخالفات الأبنية المنجزة قبل صدور القانون رقم /١/ للعام الحالي فتسوى المخالفات الآتية واستيفاء ضعف المنفعة.

- مخالفات أبنية الجمعيات التعاونية السكنية التي حصلت على رخصة بناء ونفذت الأبنية بزيادة المساحة المرخصة وخلافا لنظام ضابطة البناء النافذ وخصصت مقاسم البناء للمستفيدين.

- المخالفات المنجزة قبل صدور القانون بتحويل السكن إلى محلات تجارية في المناطق التي لا يسمح فيها بفتح محال تجارية بموجب المخطط التنظيمي ونظام ضابطة البناء بالغرامة المالية والتشدد بقمع مثل هذه المخالفات مستقبلا ومعالجتها.

- مخالفات تعديل استعمالات الملاجئ لغير الغاية المخصصة لها المرتكبة بموافقة سائر المالكين الأملاك هيئة الشاغلين على أن يؤخذ تعهد من شاغلي تلك الملاجئ بأن تفتح للسكان عندما يتطلب الأمر ذلك.

- مخالفات تحويل استعمالات المرآئب إلى غير الغاية المخصصة لها شريطة عدم تجاوزها على الوجائب.

- الأبنية القائمة الأملاك التي لا تزال قيد الإنشاء وقد حصل مالكوها على الترخيص بالبناء قبل صدور القانون وتجاوز مالكوها في التنفيذ مساحة النسبة المئوية المنصوص عليها في نظام ضابطة البناء ومخالفات الأبنية الطابقية القائمة والمنفذة ولا يخالف عدد طوابقها نظام ضابطة البناء.

*وحول معالجة المخالفات السابقة لصدور القانون فعلى الوحدات الآتية والبلديات الإعلان على المواطنين بالتصريح عن مخالفاتهم خلال المدة المحددة، عندما تنظر المجالس بتسوية هذه المخالفات.

*البناء في أراضي الدولة الموزعة على المنتفعين والتي دخلت المخطط التنظيمي يرخص بالبناء عليها وفق ما يلي: أن تكون ارض المنتفع المطلوب تشييد البناء عليها ذات صفة سكنية وان يتقدم ببيان من مديرية الزراعة المختصة يثبت حق طالب الترخيص بالإنتفاع وأن يكون موقع الترخيص بالبناء متوافقاً مع المخطط التنظيمي العام وتمنح رخصة البناء للمنتفع الأساسي وأولاده وورثة المنتفع والمبحوثين مع المنتفع.

*حالة البناء في أراضي الدولة (أملاك الدولة الخاصة - الأراضي المستبعدة من التوزيع) - أراضي أملاك الدولة الخاصة: يتم نقل أملاك الدولة الخاصة إلى الوحدات الآتية الأملاك البلديات وأن تكون داخل المخططات التنظيمية وألا تكون مخصصة لأي جهة من الجهات العامة وغير مرفقة بحق من حقوق الارتفاق وعلى الوحدة الآتية الأملاك البلدية التي نقلت إليها أملاك الدولة الخاصة وضع مخطط تنظيمي تفصيلي للأرض لتكون مقاسم شعبية.

أما أراضي الاستيلاء:

لا تخضع أراضي الإستيلاء التي تم توزيعها على المنتفعين لأحكام القانون /٢٧٣/ لعام ١٩٥٦ بعد دخولها المخطط التنظيمي إلا بالإستملاك أصولاً. ويعالج وضع الأراضي المستبعدة من التوزيع التي دخلت المخطط للوحدة آلاتية الأملاك البلدية وفق الآتي:

تخصيص الأرض اللازمة للمشيدات العامة حصرا وشراء الوحدة الآتية للأراضي للتصرف بها.

- حالة الترخيص بالبناء في الأراضي المملوكة على الشيوع داخل المخططات: يجوز منح الترخيص في الأرض المملوكة على الشيوع في البلدات والقرى ذات الشخصية الإعتبارية والبلديات وفق الملكية المسجلة في السجل العقاري مع إثبات الوثيقة والمخططات الكروكية.

- حالة الترخيص بالبناء على الأراضي الزراعية كما نصت التعليمات رقم/٢/ للقانون واحد هي: يحظر الترخيص بالبناء الأملاك السماح به على الأراضي الزراعية التي تمنع القوانين والأنظمة النافذة البناء عليها، <u>ويمنح الترخيص بالبناء في الأراضي الزراعية لأغراض السكن وفق الشروط التالية:</u>

- أن لا تقل مساحة العقار عن /٤٠٠٠/ م٢.

- أن لا تقل وجائب الرجوع الأمامية والخلفية والجانبية عن عشرة أمتار

- أن لا تزيد مساحة البناء عن /١٢٠/ م٢.

- التقيد بالبعد عن محاور وحرمات الطرق ويمنح الترخيص بالبناء لطابق ثان بسقف قرميدي بمساحة ١٢٠م٢، ويمنح الترخيص بالبناء خارج المخططات التنظيمية ومناطق التوسع والحماية للأغراض الصناعية كما يمنح الترخيص ببناء حظائر لأغراض الاستثمار الزراعي والحيواني.